



# ESCOLA NAVAL

ta sãnto de biẽ-faire



**Ricardo Filipe Gameiro Alves**

**Análise dos Protestos de Mar do Arquivo Histórico de Marinha no período da Grande Guerra. A ação dos submarinos alemães.**

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha**



**Alfeite  
2017**





# ESCOLA NAVAL

*talant de biẽ-faire*



Ricardo Filipe Gameiro Alves

***Análise dos Protestos de Mar do Arquivo Histórico de Marinha  
no período da Grande Guerra. A ação dos submarinos  
alemães.***

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências  
Militares Navais, na especialidade de Marinha**

**Orientação de: CMG Augusto António Alves Salgado**

O Aluno Mestrando

O Orientador

---

Ricardo Gameiro Alves

---

Augusto Alves Salgado

**Alfeite 2017**



*"This war is really the greatest insanity in which white races have ever been engaged"*

*(Alfred von Tirpitz)*



## **Dedicatória**

Esta dissertação é dedicada à minha namorada e família, aos meus amigos e camaradas. Foram sempre o meu suporte e fonte de inspiração incondicional. Sem eles, o percurso percorrido por mim até hoje não teria valido a pena.

A todos, muito obrigado!





## Agradecimentos

Estas breves palavras são dirigidas a todos, que de uma forma direta ou indireta, contribuíram positivamente para a elaboração desta dissertação.

Começo por agradecer ao meu orientador, Capitão-de-Mar-e-Guerra Augusto Alves Salgado, por todas as indicações, ajuda, conhecimentos e disponibilidade demonstrados desde a nossa primeira reunião. A sua orientação e consequente supervisão foram, sem dúvida, um elemento chave para o sucesso desta dissertação.

Não podia também deixar de agradecer aos funcionários do Museu de Marinha, da Biblioteca Central de Marinha, da Biblioteca da Escola Naval e aos militares do Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha e, especialmente, à Dra. Isabel Beato, por toda a ajuda prestada durante a realização desta dissertação, particularmente na fase da investigação e pesquisa dos Protestos de Mar.

Por último e não menos importante, não poderia deixar de fazer uma breve menção aos militares que foram meus formadores e instrutores e alguns simplesmente amigos, mas que através do seu exemplo, correta atitude e amor pelo seu trabalho, me ajudaram a tornar no militar e na pessoa que hoje sou.



## Resumo

A Grande Guerra foi o apogeu do melhoramento da arma submarina, assim como da valorização da mesma, sendo que, esta foi o fator pelo qual a Alemanha quase terminava esta guerra com supremacia em relação aos seus países rivais, dentro dos quais se encontrou Portugal, tendo entrado na Primeira Guerra Mundial no ano de 1916 e visto muitos navios de bandeira portuguesa serem afundados pelos submarinos alemães.

Os submarinos alemães não atuavam sempre da mesma forma, agindo conforme diversificados fatores abordados nesta dissertação de mestrado, no entanto, com a análise dos Protestos de Mar do Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha foi possível, não só constatar o referido, mas também obter muitas outras informações importantes no contexto histórico acerca da forma de atuação da arma submarina, sendo possível até através da realização deste trabalho de investigação, observar um “procedimento padrão” submarino.

É importante referir ainda que os Protestos de Mar, que se tenha conhecimento, nunca foram analisados, sendo inédito um trabalho de investigação acerca dos mesmos, nunca esquecendo que estes se tratam de narrações em primeira mão por parte dos comandantes dos navios afundados daquilo que aconteceu aquando do seu afundamento.

**Palavras-chave:** Grande Guerra, submarinos, Alemanha, Protestos de Mar, torpedeamentos.



# Abstract

The Great War was a great improvement of the submarine weapon, as well as the valorization of this weapon, being it the factor that almost led Germany to gain the war against their rivals. One of this rivals was Portugal that entered the First World War in the year of 1916 and seen many ships with the flag of Portugal sunk by German submarines.

The German submarines did not always act in the same way, acting according to the diversified factors addressed in this master's dissertation, however, with an analysis of the Sea Protests of the Historical Archive of the Central Library of Marinha it was possible, not only to verify the mentioned, but also to get many additional information which is important in the historical context about the act of the submarine weapon, being possible with this research work to even watch a "standart procedure" of the way that submarines act.

It is important to mention that the Sea Protests, that we know, have never been analyzed, and a research work on them is unheard of, never forgetting that these are first-hand accounts by the commanders of the sunken ships of what happened at the time of its sinking.

**Key-Words:** Great War, submarines, Germany, Sea Protests, sinkings.



# Índice

Ricardo Filipe Gameiro Alves.....	II
Dedicatória.....	III
Agradecimentos.....	IV
Resumo.....	V
Abstract .....	VI
Índice de Figuras .....	IX
Índice de Tabelas.....	XI
Introdução .....	1
1 Enquadramento.....	4
1.1 Enquadramento Teórico.....	4
1.2 Objetivos .....	8
1.3 Evolução dos submarinos até à Primeira Guerra Mundial.....	9
1.4 A Marinha Portuguesa e a Marinha Mercante.....	14
2 A Guerra submarina na Grande Guerra.....	20
2.1 A marinha alemã e a sua arma submarina.....	20
2.2 A Guerra Submarina .....	24
2.3 A Guerra Submarina em Portugal.....	29
2.4 Abordagem dos submarinos alemães.....	32
2.5 Armamento utilizado fora da costa portuguesa.....	35
3 A guerra submarina na Grande Guerra através dos protestos de mar .....	38
3.1 Protestos de mar .....	38
3.2 Abordagem dos submarinos alemães.....	39
3.3 Tipo de armamento utilizado.....	41
3.4 O que retiravam dos navios .....	47
3.5 Descrição das guarnições dos submarinos .....	50
3.6 Descrição dos submarinos .....	51
3.7 Curiosidades .....	53
4 Discussão de resultados.....	58
4.1 Breve síntese.....	58
4.2 Resumo dos resultados obtidos.....	59
4.3 Abordagem dos submarinos alemães.....	65
4.4 Tipo de armamento utilizado.....	67

4.5	Enquadramento da atuação submarina em Portugal.....	68
4.6	Procedimento “padrão” submarino.....	69
4.7	Outros resultados obtidos.....	70
	Conclusão.....	72
	Fontes e Bibliografia.....	75
	Anexos.....	79





# Índice de Figuras

Figura 1 – Sino de Halley .....	9
Figura 2 – Machina hydrostatergatica de Fréminet.....	10
Figura 3 – Barco de Roberto Valturio .....	11
Figura 4 – Torpedeiro Submarino de Bushnell .....	12
Figura 5 – Reprodução de um desenho do Nautilus conservado nos Arquivos Nacionais de Paris .....	12
Figura 6 – Vapor Sacavém .....	14
Figura 7 – Peça a ser montada num navio mercante.....	15
Figura 8 – Tudo o que possa causar dano aos submarinos alemães é utilizado pela Marinha Mercante .....	15
Figura 9 – Oficiais da Marinha Inglesa a instruírem os tripulantes de um navio da Marinha Mercante sobre como utilizar a sua peça contra os submarinos alemães.....	16
Figura 10 – Iate Rio Ave, afundado entre os Açores e Lisboa .....	16
Figura 11 – Chalupa Maria Manuela .....	16
Figura 12 – Lugre Ligeiro .....	17
Figura 13 – Canhoneira Tejo que viria a ser transformada em Contratorpedeiro e aumentado aos efetivos dos Navios da Armada a 28 de Setembro de 1915.....	18
Figura 14 – Evolução da Marinha Alemã (Tonelagem Bruta / Ano).....	20
Figura 15 - As Marinhas a nível Mundial em 1914 (Milhões de Toneladas Brutas). .....	21
Figura 16 – Evolução da Marinha Alemã.....	22
Figura 17 – Percentagem de quantitativos da Marinha Mercante Mundial em 1914 (a nível de tonelagem).....	24
Figura 18 – Submarinos a operarem no Oceano Atlântico e Mar do Norte e no Mar Mediterrâneo de 1915 a 1918.....	26
Figura 19 – Passagem de uma guerra restrita a uma guerra sem restrições ....	27
Figura 20 – Distribuição dos navios portugueses afundados entre 1914 e 1918.....	30

Figura 21- Distribuição dos navios portugueses afundados entre 1914 e 1918.	32
Figura 22 - Militares alemães carregando um tubo lança torpedos. ....	35
Figura 23 – Exemplo de protesto de mar .....	38
Figura 24 – Protesto de Mar do Iate Gomezianes da Graça (Página 1 de 3).....	79
Figura 25 – Protesto de Mar do Iate Gomezianes da Graça (Página 2 de 3).....	80
Figura 26 – Protesto de Mar do Iate Gomezianes da Graça (Página 3 de 3).....	81
Figura 27 – Protesto de Mar do Vapor Ovar (Página 1 de 6).....	82
Figura 28 – Protesto de Mar do Vapor Ovar (Página 2 de 6).....	83
Figura 29 – Protesto de Mar do Vapor Ovar (Página 3 de 6).....	84
Figura 30 - Protesto de Mar do Vapor Ovar (Página 4 de 6) .....	85
Figura 31 - Protesto de Mar do Vapor Ovar (Página 5 de 6) .....	86
Figura 32 - Protesto de Mar do Vapor Ovar (Página 6 de 6) .....	87
Figura 33 - Protesto de Mar do Lugre Rio Mondego (Página 1 de 4) .....	88
Figura 34 - Protesto de Mar do Lugre Rio Mondego (Página 2 de 4) .....	89
Figura 35 - Protesto de Mar do Lugre Rio Mondego (Página 3 de 4) .....	90
Figura 36- Protesto de Mar do Lugre Rio Mondego (Página 4 de 4) .....	91



## Índice de Tabelas

Tabela 1 - Tipos de navios afundados.....	59
Tabela 2 - Navios afundados em 1916.....	60
Tabela 3 - Navios afundados em 1917.....	60
Tabela 4 - Navios afundados em 1918.....	60
Tabela 5- Armamento utilizado.....	61
Tabela 6 - Armamento utilizado em 1916.....	62
Tabela 7 - Armamento utilizado em 1917.....	62
Tabela 8 - Armamento utilizado em 1918.....	62
Tabela 9 - Localização geográfica dos afundamentos.....	63
Tabela 10 - Localização geográfica (1916) .....	64
Tabela 11 - Localização geográfica (1917) .....	64
Tabela 12 - Localização geográfica (1918) .....	64



# Introdução

Até à data, que se tenha conhecimento, os Protestos de Mar do Arquivo Histórico de Marinha referentes ao tema intrínseco ao trabalho, embora se tratem de fontes coevas, ainda não foram esmiuçados, sendo que a informação que se encontra inserida nos mesmos é bastante pertinente no contexto histórico. Com o seu estudo, tenciona-se compreender melhor o modo de ação dos submarinos alemães na costa portuguesa, durante o período da Grande Guerra. Esta informação pode até mesmo vir a impulsionar novas investigações que se podem ou não relacionar diretamente com o tema, mas que sirvam para compreendermos melhor este contexto histórico, como por exemplo, possíveis situações de cooperação com os alemães.

Como objetivo deste trabalho de investigação encontra-se a resposta a várias perguntas que irão ser enumeradas no subcapítulo “objetivos”, no sentido de compreender qual era o comportamento e como se caracterizava a ação dos submarinos alemães na costa portuguesa e contra navios lusos, durante a Grande Guerra.

Evocar-se-á para o ano que vem, em 2018, o centenário do final da Grande Guerra, evento que marcou a história mundial e toda a humanidade e que influenciou o desenrolar do século XX até aos dias de hoje. O tema desta dissertação é bastante pertinente, visto que, como já foi referido, nunca ninguém analisou estes protestos, que são relatos em primeira mão e que abordam a atuação submarina. Como tal, foi decidido realizar a minha dissertação de mestrado subordinada ao tema “Análise dos Protestos de Mar do Arquivo Histórico de Marinha no período da Grande Guerra. A ação dos submarinos alemães”.

Esta dissertação encontra-se dividida em quatro capítulos, no primeiro capítulo pretende-se dar um enquadramento acerca do tema intrínseco à dissertação, mais propriamente, fazer um enquadramento teórico, falar dos

objetivos deste trabalho, do que foi a evolução submarina desde a sua génese até à Primeira Guerra Mundial e um enquadramento sobre a Marinha Mercante e a Marinha Portuguesa. No segundo capítulo aborda-se a guerra submarina na Grande Guerra, tanto ao largo da costa portuguesa como noutras zonas, abordando a atuação submarina. O terceiro capítulo retrata o mesmo assunto, mas em vez de se analisar a bibliografia acerca deste tema, baseia-se unicamente nos protestos de mar presentes no Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha. Por fim, o quarto e último capítulo, serve para ser realizada a discussão dos resultados obtidos.

A metodologia de investigação utilizada nesta dissertação consiste numa extensa pesquisa de documentos do Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha, bem como na análise de várias obras escritas sobre esta temática.

As transcrições colocadas nesta dissertação encontram-se tal como foram escritas na altura, sem ter sofrido qualquer alteração causada pela evolução da Língua Portuguesa.





# **1 Enquadramento**

## **1.1 Enquadramento Teórico**

A Grande Guerra ou Primeira Guerra Mundial, como foi posteriormente denominada, teve o seu início em 1914, impulsionada pelo assassinato do arquiduque Austro-Húngaro Francisco Fernando a 28 de junho de 1914, consequência da Guerra dos Balcãs iniciada em 1912. Combateram duas alianças distintas formadas por diferentes países, uma era a Tríplice Entente, que integrava países como a Inglaterra, a Rússia e a França, que mais tarde veio a incluir também a Itália e a outra eram as denominadas Potências Centrais, aliança na qual se inseria a Alemanha, a Áustria-Hungria e o Império Otomano. Portugal, no entanto, apenas recebe declaração de guerra por parte da Alemanha a 9 de março de 1916, e pela Áustria-Hungria, dois dias depois, a 11 de março. Embora o país lusitano desde agosto de 1914 tivesse empenhado tropas no teatro africano para defender as suas colónias, foi o arrestar de 72 navios alemães e austro-húngaros a 23 de fevereiro de 1916 que despoletou a declaração acima referida (Costa & Monteiro, 2016, 2 e 3). Pode-se então questionar quais as razões que levaram Portugal a fazer esta ação que só tinha um fim, a entrada de Portugal na Grande Guerra, até porque esta entrada ia contra os interesses ingleses que até viam vantagem na neutralidade portuguesa (Teixeira, 1996, 375). Dois objetivos portugueses podem ser apontados como razões para a participação portuguesa nesta guerra, uma delas a reconquista do lugar perdido no concerto das nações, ao nível europeu, e a outra, afastar o “perigo espanhol”, no quadro peninsular. (Teixeira, 1996, 375). No entanto, um terceiro ponto pode ser levantado, tão importante como os já referidos, Portugal entrou na Primeira Guerra Mundial para salvar as suas colónias, que eram objeto de interesse económico e estratégico, por parte de grandes potências, como a França, a Inglaterra e a Alemanha, tendo a Inglaterra e a Alemanha, por duas vezes antes da guerra (em 1898 e 1912-13) negociado, entre si, secretamente, a partilha das colónias

portuguesas (Teixeira, 1996, 373). Em suma, é passível verificar-se que foram ambos os fatores, externos e internos, e a relação entre estes que fizeram com que Portugal participasse neste conflito à escala mundial. (Teixeira, 1996, 381).

Neste conflito armado, uma das armas que teve um papel muito importante foi a arma submarina, e embora o Almirante alemão *Von Tirpitz*, em 1901 tenha referido que “[a] *Alemanha não necessita de submarinos*” aos deputados do *Reichtag* (parlamento federal da Alemanha) e desde 1910 até ao início da guerra, os alemães possuísem sempre menos submarinos ao serviço que os ingleses (56 submarinos da *Royal Navy*, contra 6 da Alemanha em 1910 e em 1914, 98 ingleses contra 39 Alemães), esta arma teve o expoente máximo de utilização por parte da Marinha Imperial Alemã, tendo as contramedidas eficazes demorado bastante tempo a chegar (Russo & Salgado, 2015, 174 e 175).

No período antecedente à Grande Guerra existiam leis internacionais, mais concretamente a “*prize warfare*” ou “*prize regulation*”, que estabeleciam regras para a atuação militar perante a marinha mercante em caso de conflito, definindo a salvaguarda das tripulações e o afundamento dos navios mercantes, apenas se os mesmos não pudessem ser apresados ou se transportassem “contrabando de guerra”. A existência destas leis fez com que o Almirantado britânico, em 1914, considerasse os submarinos apenas como armas defensivas e até mesmo Churchill, na altura Primeiro Lorde do Almirantado, considerava que os submarinos nunca seriam utilizados para atacar navios mercantes, pois não conseguia prognosticar que uma nação considerada “civilizada” pudesse infringir essas mesmas leis internacionais (Russo & Salgado, 2015, 175).

No entanto, a Marinha Imperial Alemã desde cedo entendeu e utilizou os submarinos como arma ofensiva, decidindo os próprios alemães, com o decorrer da guerra, que iriam utilizar os submarinos apenas contra os navios mercantes, tendo esta decisão sido impulsionada pelo bloqueio naval que os

ingleses levantaram contra a navegação alemã, ou com destino à Alemanha, figurando assim os submarinos como o melhor armamento ofensivo para atacar as rotas comerciais aliadas (Russo & Salgado, 2015, 175).

Com o parágrafo anterior em mente, é importante compreender a posição geográfica portuguesa, enquadrando-se Portugal continental entre o Atlântico a Oeste, e o Mediterrâneo a Sul, que foi, durante a guerra, onde passavam importantes rotas de navegação que não foram alteradas durante o período da Primeira Guerra Mundial. Neste amplo espaço marítimo, importa não esquecer, a posição geográfica dos arquipélagos da Madeira, Açores e Cabo Verde, que foram zonas de atuação importantes por parte da arma submarina alemã (Russo & Salgado, 2015, 177), e onde se verificam inúmeros afundamentos, resultando, consequentemente, num apreciável número de protestos de mar realizados pelos comandantes dos navios mercantes aquando da Grande Guerra.

Relativamente aos Protestos de Mar (primordialmente denominados por Relatórios de Mar aquando da sua génese), a sua primeira referência em termos legislativos aparece em 28 de junho de 1888, ano em que é aprovado e entra em vigor o Código Comercial, cujo livro III refere o seguinte acerca dos mesmos, no nº4 do seu artigo 506º “[o] *Relatório deve declarar o porto e o dia da saída do navio, a derrota percorrida, os perigos suportados, os danos acontecidos ao navio ou à carga e em geral todas as circunstancias importantes da viagem*”. E estes Relatórios de Mar eram utilizados para aludir, ao capitão de porto, qualquer acontecimento ocorrido no mar, no qual pudesse resultar prejuízo à embarcação, à carga ou passageiros e tendo o capitão que apresentar este protesto à autoridade encarregada de o legalizar dentro de 24 horas da sua chegada ao porto, e, uma vez confirmado, este faz fé em juízo de quem o apresentou, salvo prova em contrário. (Andrade João, *Protesto de mar*, <http://www.dnoticias.pt/leitor/cartas/80572-protesto-de-mar-XUDN80572>, acedido em Junho de 2017).

Atualmente, o capitão de porto ainda tem como incumbência receber os Protestos de Mar feitos pelos Comandantes das embarcações, conforme podemos constatar pela alínea f) do artigo 13º do Decreto de Lei nº44 de 2002, que estabelece como uma das competências do capitão de porto, "*[r]eceber os relatórios e protestos de mar apresentados pelos comandantes das embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros e proceder à respetiva instrução processual, de acordo com o estabelecido em legislação própria*". É Importante referir ainda que esta competência do capitão de porto não foi alterada posteriormente pelas alterações ao referido Decreto de Lei de 2002, nomeadamente as alterações impostas pelo Decreto de Lei nº235 de 2012 e o Decreto de Lei nº121 de 2014, mantendo-se assim, na atualidade, ainda em prática a execução de Protestos de Mar.

## 1.2 Objetivos

Este trabalho tem como objetivo a investigação, análise e estudo dos Protestos de Mar que atualmente se encontram depositados no Arquivo Histórico de Marinha, e que foram elaborados durante a Grande Guerra. Com este estudo, pretendemos compreender qual era o comportamento e como se caracterizava a ação dos submarinos alemães contra navios alvos.

Até à data, que se tenha conhecimento, os protestos referidos no parágrafo anterior, embora se tratem de fontes coevas, ainda não foram trabalhados de forma científica ou outra. Pela leitura inicial realizada, consideramos que a informação que se encontra inserida nos mesmos é bastante pertinente para trazer informações acerca do contexto histórico, podendo até mesmo vir a impulsionar ou aprofundar novas investigações que se podem ou não relacionar diretamente com o tema, mas que também sejam instrumentos elucidativos bastante importantes para o referido contexto histórico.

É pretendido ainda com este trabalho tentar responder a questões pertinentes acerca do comportamento dos submarinos como, por exemplo:

- Como realizavam os seus ataques, a nível de armamento?
- Se retiravam bens de bordo aos navios que afundavam e quais?
- Que abordagem tinham os submarinos ao avistar um outro navio alvo?
- Se garantiam a salvaguarda das tripulações dos navios antes de os afundarem?
- Será que atacavam e tentavam afundar todos os tipos de navio?

### 1.3 Evolução dos submarinos até à Primeira Guerra Mundial

Os submarinos tiveram uma grande evolução ao longo do espaço temporal até aos dias de hoje, sendo que, veículos de deslocamento debaixo de água, existem já desde a antiguidade (Mariotte, 1916, I).

Um dos aparelhos utilizados para a deslocação submarina foi o sino de Halley, astrónomo inglês, que descreveu a sua invenção com as seguintes palavras: "*Da arte de viver debaixo d'água: ou Discurso relativo aos Meios de fornecer Ar no fundo do mar a uma profundidade ordinária.*" (Mariotte, 1916, 10 e 11). Esta invenção tratava-se de um sino de madeira, com a capacidade de 60 pés cúbicos (1700 litros) de ar, sendo este expelido por uma torneira e tendo o mesmo uma roldana ligada ao mastro do navio por forma a poder manobrar o sino de dentro do navio (Mariotte, 1916, 11).

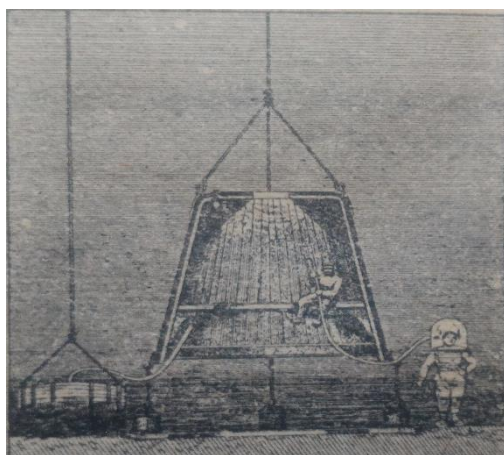


Figura 1 – Sino de Halley

Fonte: (Mariotte, 1916, 11).

O francês Fréminet construiu ainda outro aparelho submergível denominando o mesmo esse aparelho de "*Machina hydrostatergatica de Fréminet*" que lhe permitiu descer a uma profundidade de 50 pés (16,50 metros). Este aparelho tinha dois tubos flexíveis C e C' (ver figura 2), um deles

tinha como objetivo fornecer o ar necessário à respiração e o outro conduzia o ar expirado a um reservatório de ar B (ver figura 2). Um fole D (ver figura 2) colocado dentro deste reservatório que era manobrado por uma mola em forma de espiral E (ver figura 2) e que servia para enviar ao capacete A (ver figura 2) o ar necessário à respiração (Mariotte, 1916, 13).

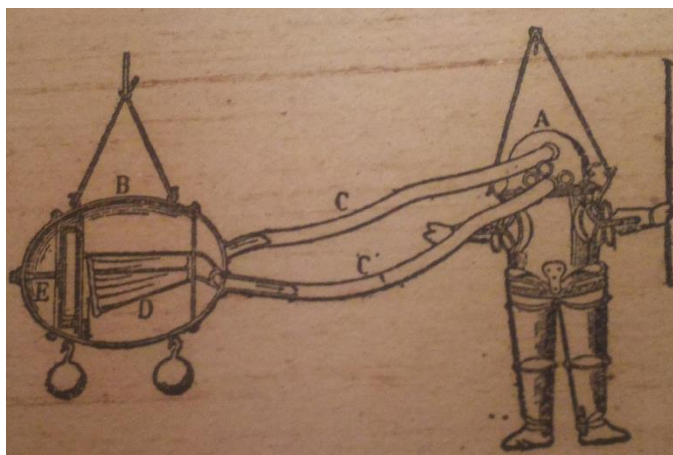
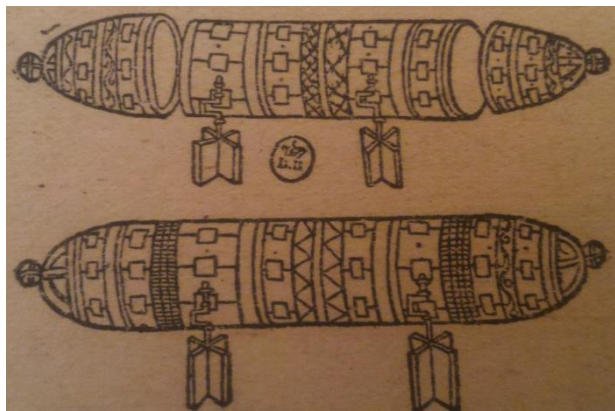


Figura 2 – Machina hydrostatergatica de Fréminet

Fonte: (Mariotte, 1916, 13).

Embora estes aparelhos tenham tido como objetivo a exploração submarina, não podem ser considerados como verdadeiros órgãos de navegação submarina, a verdadeira navegação submarina nasceu apenas no século XV, mais propriamente em 1472, através do italiano Roberto Valturio que criou um barco desmontável, fusiforme, movido por rodas (Mariotte, 1916, 15 e 16). Este barco podia separar-se em três partes para ser facilmente transportável, e embora o mesmo apresentasse os primeiros elementos de um submarino moderno, como por exemplo, a forma, a impermeabilidade e a propulsão, não era destinado a navegar por norma debaixo de água, apenas imergia em determinados momentos para fugir à vista do inimigo. (Mariotte, 1916, 16).





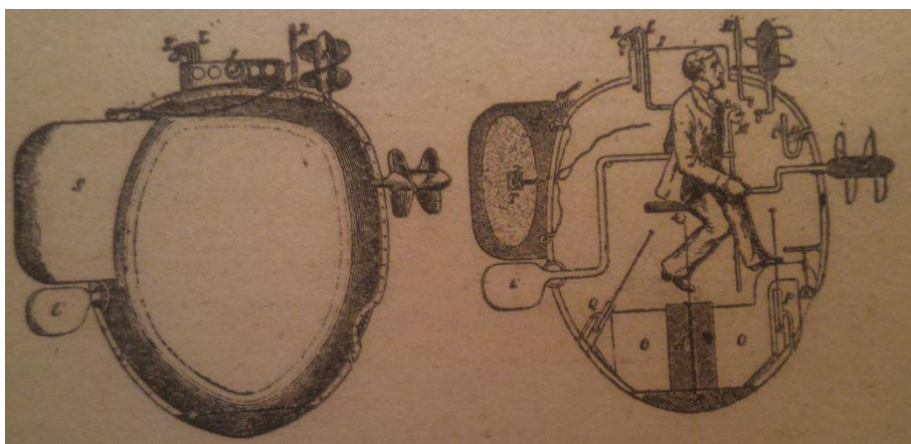
**Figura 3 – Barco de Roberto Valturio**

Fonte: (Mariotte, 1916, 16).

Mais tarde, Cornelius Van Drebbel, físico holandês, no século XVII, foi o primeiro inventor que conseguiu inventar um barco capaz de realizar um percurso debaixo de água, tendo o mesmo, em 1624, percorrido duas milhas debaixo do rio Tamisa, de Westminster a Greenwich, movido por doze remadores. Também no século XVII, o padre Mersenne, para além de fazer narrações acerca do barco referido, que por sua vez tinha um casco de madeira, também idealiza o emprego de um casco metálico (que só dois séculos depois deveria ser adotado na marinha), prevendo o emprego de canhões para ataque de navios inimigos e o uso de ventiladores munidos com tubos que atingiam a superfície para renovar o ar (Mariotte, 1916, 21 e 22).

Posteriormente David Bushnel, inventor americano, foi o construtor do primeiro torpedeiro submarino que conseguiu atingir resultados bastante visíveis e proveitosos, no sentido de afundar navios alvo. Chamando-se a este torpedeiro submarino, "*A tartaruga de Bushnel*", pois o mesmo apresentava a forma de duas metades superiores de uma concha de tartaruga soldadas uma à outra, pelos bordos. (Mariotte, 1916, 23) A sua ação ofensiva era notável, afundando navios através de uma peça de ferro, que se fixava ao costado dos outros navios através de um parafuso, preso por uma corda a uma peça de

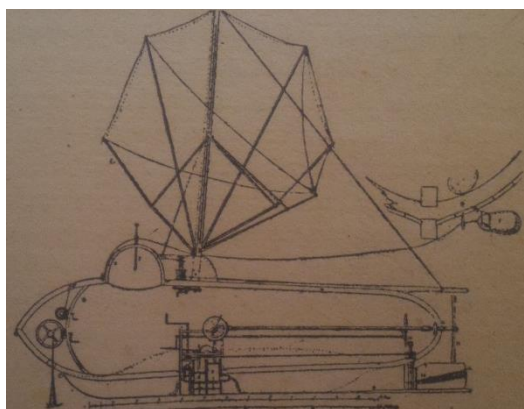
madeira com uma cavidade onde se armazenava uma carga de 150 arrobes de pólvora e um aparelho de inflamação. (Mariotte, 1916, 23).



**Figura 4 – Torpedeiro Submarino de Bushnell**

Fonte: (Mariotte, 1916, 23).

Posteriormente, a evolução continuou, sendo criado em França, por Roberto Fulton, no século de XVIII o submarino "*Nautilus*", tendo sido posterior construído e testado já no século XIX, e que viria a ser o ponto de partida para a evolução submarina que culminou na origem dos submarinos da Primeira Guerra Mundial (Mariotte, 1916, 31).



**Figura 5 – Reprodução de um desenho do Nautilus conservado nos Arquivos Nacionais de Paris**

Fonte: (Mariotte, 1916, 23).

Com o passar do tempo, esta tendência manteve-se, tendo sido feitas novas experiências e criados novos submarinos e, nas vésperas da Grande Guerra, a frota submarina mundial compreendia 345 navios, dos quais 83 submarinos pertenciam à Inglaterra, 79 à França, 39 aos Estados-Unidos, 37 à Rússia, 36 à Alemanha, 20 à Itália, 13 à Áustria-Hungria e 13 ao Japão. (Mariotte, 1916, 122).

## 1.4 A Marinha Portuguesa e a Marinha Mercante

A marinha mercante teve uma ação bastante importante na Grande Guerra, abastecendo o país de diversos tipos de bens, como o trigo, carvão, algodão, arroz, café, açúcar, cacau, carne, madeiras, petróleo, ferro, etc., com o intuito de fazer com que as indústrias não fossem forçadas a findar a sua ação, que teria como consequência a fome e a miséria da população, estando até empenhada no transporte de soldados a destinos como a África e a França (Antunes, 1930, 11).

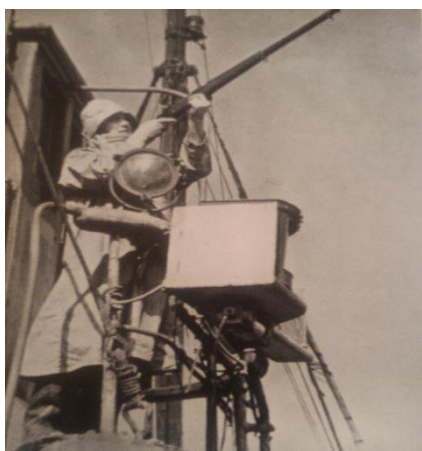


Figura 6 – Vapor *Sacavém*

Fonte: (Júnior, 1944, 33).

Pode-se constatar que nem sempre a marinha mercante tinha uma reação passiva face aos ataques da arma submarina alemã, nalguns casos, a atitude da marinha mercante perante os submarinos alemães era uma atitude de perseverança e de resistência, tentando esta resistir ao máximo, como se pode constatar no referido pelo capitão Vieira Dionísio do paquete *Machico*, em que o mesmo ordena, enquanto tenta escapar a um submarino alemão que dispara sobre ele, “*As baleeiras só serão arreadas quando o navio estiver na iminência de ir a pique e já completamente desmantelado*” (Júnior, 1944, 50). Para além do referido, pode-se observar ainda casos em que os navios mercantes

confrontaram os submarinos, fazendo com que os submarinos aprendessem a respeitar os navios mercantes defensivamente armados, "*I put the helm hard over in an effort to ram her*", dito por um mestre da marinha mercante inglesa, numa tentativa de abalroar o submarino que tinha acabado de disparar um torpedo ao seu navio, o mesmo ainda narra "*The ship was obviously sinking, but although she was only defensively armed, she still had fight in her (...) we managed to get off a shot with the gun on the poop, but it fell short*", em que podemos observar que mesmo com o navio a afundar ainda conseguiram disparar contra o submarino (Hardy, 1941, 49). Temos outros exemplos do supramencionado, como por exemplo, o que foi dito por outro mestre da marinha mercante inglesa, fazendo frente ao submarino que se aproximava, "*A submarine was sighted on the surface, approaching at high speed. The ship was manoeuvred to bring the submarine dead astern, and orders were given to open fire with the gun on the poop. We fired two shots at the submarine, which then appeared to crash-drive, disappearing immediately. So we continued at full speed.*"(Hardy, 1941, 49).



**Figura 8 – Tudo o que possa causar dano aos submarinos alemães é utilizado pela Marinha Mercante**

Fonte: (Hardy, 1941, 50).



**Figura 7 – Peça a ser montada num navio mercante**

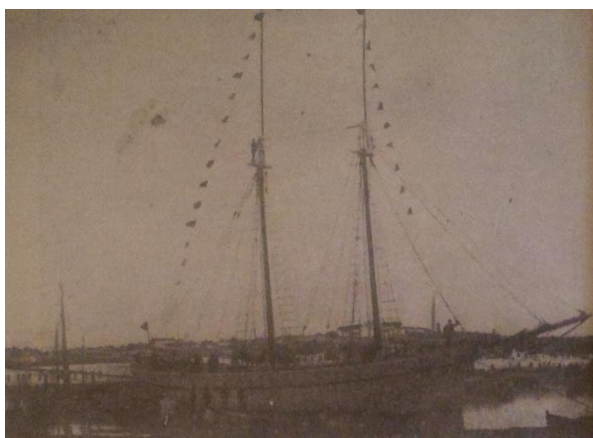
Fonte: (Hardy, 1941, 51).



**Figura 9 –** Oficiais da Marinha Inglesa a instruírem os tripulantes de um navio da Marinha Mercante sobre como utilizar a sua peça contra os submarinos alemães

Fonte: (Hardy, 1941, 52).

Quanto à marinha mercante, esta era composta por diferentes tipos de navios, tanto navios à vela, como por exemplo lugres, escunas, caíques, barcas, iates, chalupas e galeras. E vapores de transporte de carga e pesqueiros. (Júnior, 1944, 149 a 159).



**Figura 10 –** Iate *Rio Ave*, afundado entre os Açores e Lisboa

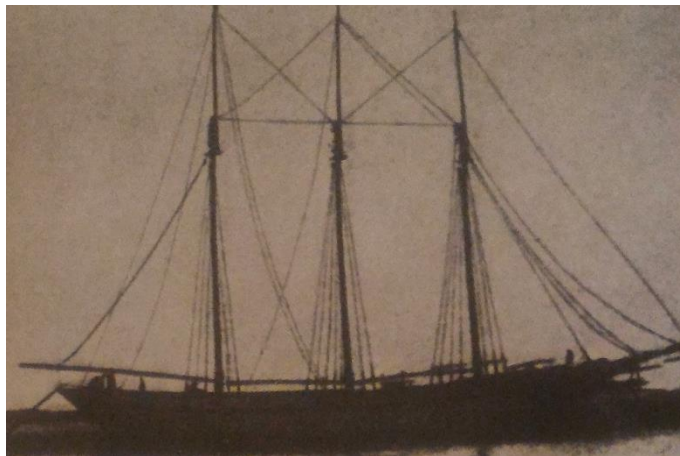
Fonte: (Júnior, 1944, 96).



**Figura 11 –** Chalupa *Maria Manuela*

Fonte: (Júnior, 1944, 49).



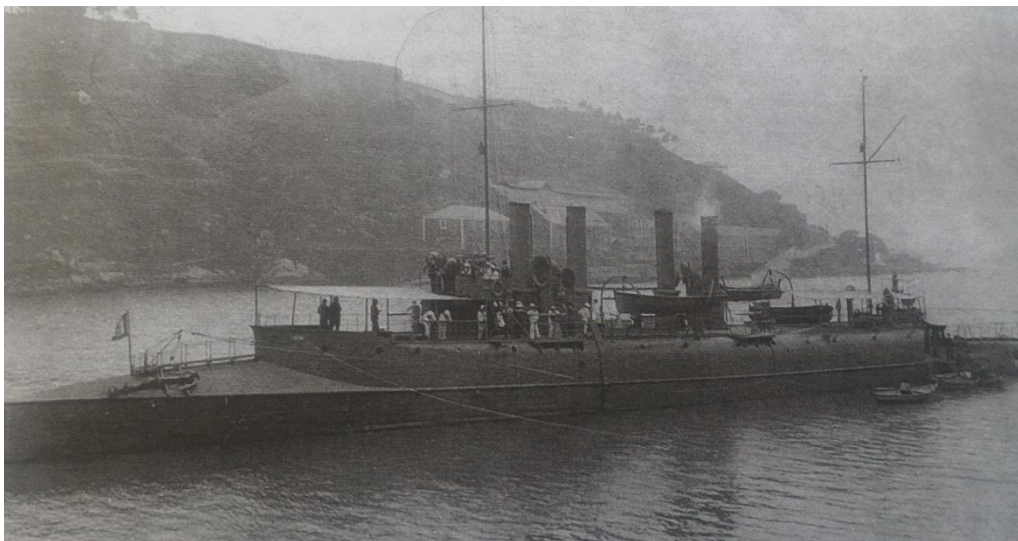


**Figura 12 – Lugre Ligeiro**

Fonte: (Júnior, 1944, 33).

Também podemos constatar que durante o período da Grande Guerra, em consequência de torpedeamentos alemães, a respeito de tripulantes de nacionalidade portuguesa da Marinha Mercante, faleceram trinta e uma pessoas na zona de Sagres, vinte e cinco na zona da Madeira, quinze em Ovar, 7 em Ponta Delgada, 2 em Aveiro, 2 no Barreiro, 1 em Boa Vista, trinta e cinco na zona de Cabo Verde, 7 na Horta, 7 em Leixões e 4 na Trafaria (Antunes, 1930, 13 a 15).

Quanto à Marinha Portuguesa, esta durante o período da Grande Guerra operou com 75 navios, contando com 4 Cruzadores, 3 Contratorpedeiros, 1 Torpedeiro, 4 Submersíveis, 2 Cruzadores-Auxiliares, 1 Aviso de 2ª Classe, 2 Transportes de Guerra, Treze Canhoneiras, 4 Patrulhas de Alto-Mar, 1 Lança-Minas, 1 Navio de Salvamento, 5 Lanchas-Canhoneiras, 7 Caça-Minas, dezasseis Patrulhas Auxiliares, 5 Transportes, 2 Rebocadores, 1 Navio-Hospital, 1 Navio Escola de Artilharia, 1 Navio Escola de Torpedos e 1 Paquete. (Santos, 2008).



**Figura 13 – Canhoneira *Tejo* que viria a ser transformada em Contratorpedeiro e aumentado aos efetivos dos Navios da Armada a 28 de Setembro de 1915**

Fonte: (Santos, 2008, 229).





## 2 A Guerra submarina na Grande Guerra

### 2.1 A marinha alemã e a sua arma submarina

A partir do final do século XIX a Alemanha começou a expandir a sua marinha, e, após uns anos, contava com uma frota considerável e em crescimento exponencial, tendo sido aprovado um plano, o “*Tirpitz-Plan*”, executado pelo Almirante Tirpitz, já mencionado anteriormente no subcapítulo “Enquadramento Teórico”, que tencionava fazer com que a Marinha Imperial Alemã tivesse, no mínimo, a segunda maior frota de navios do mundo, num período de vinte anos (Koerver, 2012, xii). No entanto, relativamente a submarinos, em 1910 esta apenas contava com dois, que, em termos quantitativos, tiveram o seu crescimento até ao início da Grande Guerra em 1914, contabilizando 12 dos mesmos nesse ano, como se pode aferir na figura infra (Koerver, 2012, xiii).

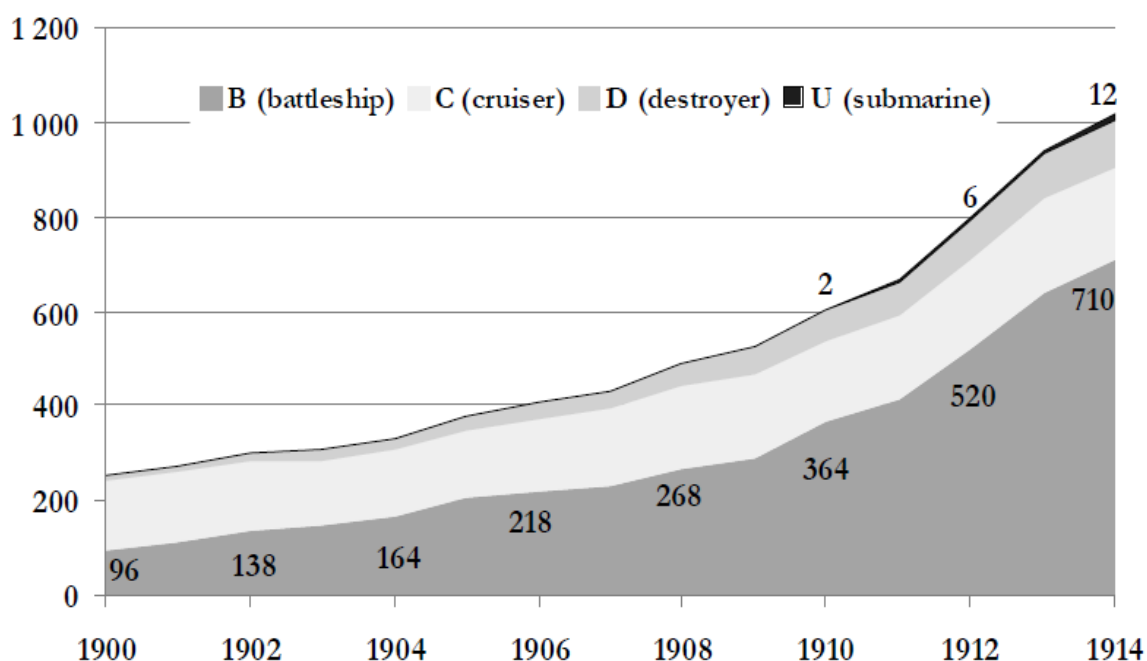


Figura 14 – Evolução da Marinha Alemã (Tonelagem Bruta / Ano).

Fonte: (Koerver, 2012, xiii).

Embora este incremento a nível quantitativo referido no parágrafo anterior, a Marinha Britânica, em 1914, ano em que se iniciou a guerra, contava com mais do dobro de tonelagem bruta de navios que a Marinha Imperial Alemã possuindo esta a segunda maior marinha, a nível mundial, tal como previsto pelo Almirante Alemão Von Tirpitz, como se pode constatar na figura 2 abaixo apresentada (Koerver, 2012, xiii).

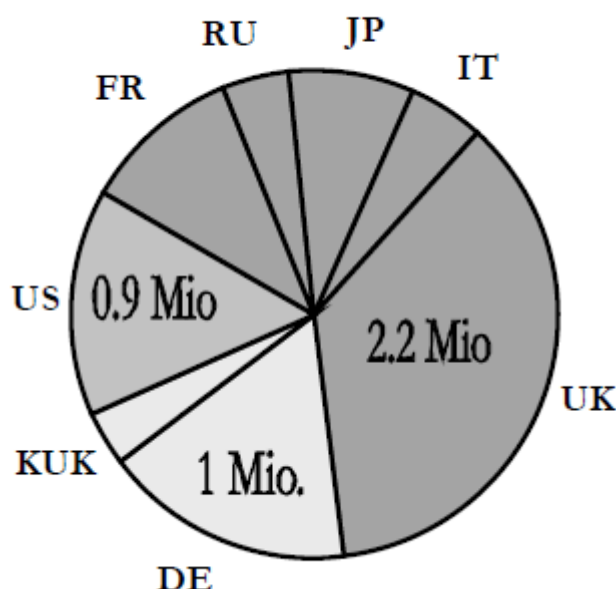


Figura 15 - As Marinhas a nível Mundial em 1914 (Milhões de Toneladas Brutas).

Fonte: (Koerver, 2012, xiv).

Churchill, em relação a este aumento da marinha alemã, menosprezando-a, disse que, passando a citar, “[i]t is nothing. It is less than nothing. It is too foolish, too fantastic to be thought of in the twentieth century. Or is it fire and murder leaping out of the darkness at our throats, torpedoes ripping the bellies of half-awakened ships, a sunrise on a vanished naval supremacy, and an island well guarded hitherto, at last defenceless? No, it is nothing.(...) The British Navy is to us a necessity and, from some points of view, the German Navy is to them more in the nature of a luxury. Our naval power involves British existence. It is existence to us; it is expansion to them” (Koerver, 2012, xiii)., podendo então

concluir-se que a Inglaterra não estava muito preocupada com o incremento de navios que a Alemanha estava a levar a cabo, tendo em conta que a sua marinha continuava a ser bastante maior que a alemã.

Relativamente aos submarinos, desde o início da Grande Guerra até ao término da mesma, foram construídos trezentos e quarenta e cinco submarinos, que se enquadravam em nove classes distintas. A partir do ano de 1917 há uma maior aposta, por parte da Alemanha, na construção de submarinos maiores, intrínsecos aos quais os da classe UBIII, que tinham a capacidade de operar até dez torpedos, tendo sido construídos quarenta e dois submarinos desta classe no ano referido e quarenta e sete em 1918 (Williamson, 2002, 17). É importante referir ainda que, é apenas a partir do ano de 1915, que a Marinha Imperial Alemã começa a apostar fortemente na arma submarina, aumentando os seus quantitativos exponencialmente, contrariamente ao número de navios de guerra de superfície desta marinha que foi sempre diminuindo, desde 1915 até ao final da guerra, como se pode constatar na figura 16 abaixo apresentada. Podemos verificar que de 1914 para 1915 apenas se aumentou, a nível quantitativo, 4 submarinos enquanto que os restantes navios de superfície tiveram um aumento bastante significativo, sendo 1915 o ponto de viragem desta tendência (Koerver, 2012, p. xvi e xvii).

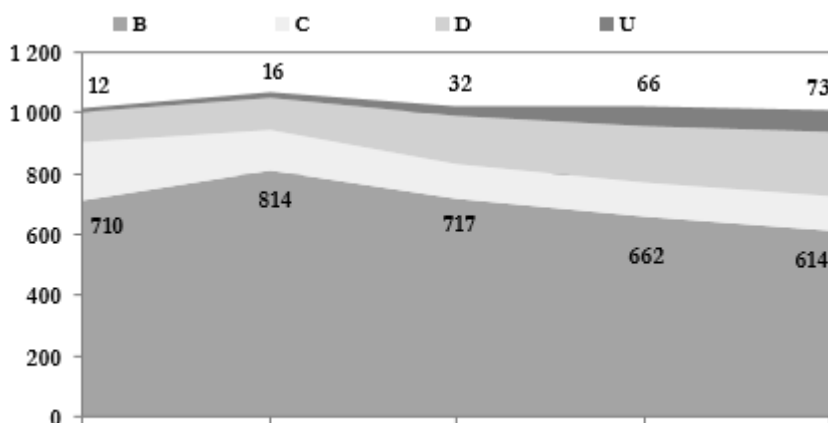


Figura 16 – Evolução da Marinha Alemã

Fonte: (Koerver, 2012, xvii).

O largo da costa portuguesa, foi percorrido por diversos tipos de submarinos da Marinha Imperial Germânica, como foi o caso do UB50 da classe UBIII, que foi responsável, por exemplo, pelo afundamento do iate *Gomezianes da Graça* (Santos, [s.d], 6), cujo respetivo Protesto de Mar é também analisado neste trabalho. Sobre o modo como a Marinha Portuguesa conduziu as escoltas de navios mercantes durante a Grande Guerra, ao largo da costa portuguesa e das ilhas lusitanas, que "...[s]e pensarmos no valor militar dos submersíveis germânicos que operavam nestas zonas, temos razão para nos admirarmos da grande felicidade dos comboios efectuados em tão precárias circunstâncias", e "[c]omo podiam os nossos caça-minas defrontar-se com tais barcos, se em armamento e velocidade eram acentuadamente inferiores?" (Silva, 1919, 155), podendo então aferir-se que estes submarinos, para a Marinha Portuguesa da altura, se encontravam relativamente avançados e eram uma arma poderosa.

## 2.2 A Guerra Submarina

A guerra submarina foi uma das maiores surpresas da Grande Guerra, tendo sido encarada com hesitação até pelos próprios alemães, como já foi referido anteriormente. Os submarinos da Marinha Imperial Alemã, que, no período antecedente à guerra foram empregues apenas como sentinelas vigilantes nas imediações, aventuraram-se desde os primeiros dias da guerra a ir ao largo, sem escolta, em busca dos navios britânicos (Inso, 2015 , 85). Este tipo de guerra tomou proporções significativas, que fizeram com que, num curto espaço de tempo, a *Grand Fleet*, que foi a principal força naval britânica, abandonasse as costas do Mar do Norte por falta de proteção. (Inso, 2015, 85).

É importante referir, antes de abordar a guerra praticada pela arma submarina alemã, que teve como seus alvos maioritariamente a Marinha Mercante dos seus países rivais, que a Inglaterra tinha o monopólio mundial desta marinha, contando com 50% da tonelagem mundial de navios mercantes, em 1914, ou seja, no início da Grande Guerra, como podemos constatar pela figura 17 abaixo apresentada, contando com 42.4 milhões de toneladas, enquanto que a Marinha Mercante Alemã (que era o segunda maior) contava apenas com 4.4 milhões de toneladas (Koerver, 2012, xv).

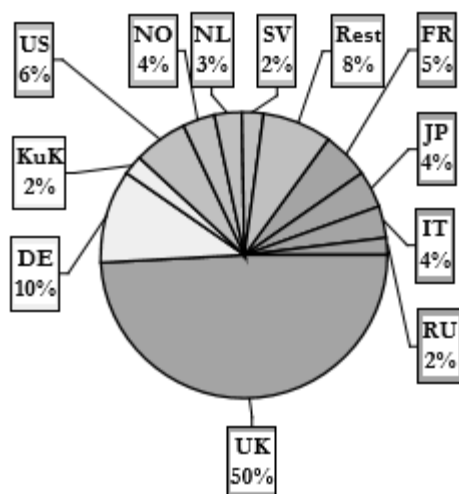


Figura 17 – Percentagem de quantitativos da Marinha Mercante Mundial em 1914 (a nível de tonelagem)

Fonte: (Koerver, 2012, xvii).

Com o referido pode-se então caracterizar a guerra submarina alemã composta por fases distintas, uma fase primordial onde os submarinos atacavam apenas navios de guerra. Uma outra em que atacavam também navios civis, mas consoante as regras internacionais da data, a tal "*prize warfare*" ou "*prize regulation*" abordada no subcapítulo "Enquadramento Teórico". E, por fim, uma fase em que os submarinos tinham ordens para não obedecer a estas leis e atacavam indiscriminadamente os navios militares e civis, podendo denominar -se esta fase por "guerra total" (Russo & Salgado, 2015, 175).

Enquanto que, numa fase inicial da guerra, os submarinos apenas foram utilizados quase exclusivamente contra navios de guerra, a partir de outubro de 1916 até janeiro do ano seguinte estes começavam a ser utilizados na guerra quase que unicamente contra a marinha mercante. No entanto viam a sua ação condicionada pelas regras internacionais referidas no parágrafo anterior (Koerver, 2012, xxxi). A prática de uma guerra restrita estava a ter resultados bastante proveitosos para a Marinha Imperial Alemã, porque ao praticar esta forma de guerra não existiam novos problemas diplomáticos que desorientassem a marinha ou a sua ação, mantendo países neutrais, como os Estados Unidos da América, fora da guerra e, também, porque um número bastante significativo de navios mercantes estavam a ser afundados mesmo com as tais restrições (Koerver, 2012, xxxii). No entanto, no dia um de fevereiro de 1917, o Almirante Von Capelle, sucessor do já referido Almirante Comandante da Marinha Imperial Alemã Von Tirpitz, dizia ao *Reichtag* que, "[d]e uma perspectiva militar eu avalio a probabilidade da América se aliar com os nossos inimigos como nula", e foi este pensamento de impossibilidade dos Estados Unidos combaterem uma guerra bastante distante de si e o facto de existir uma grande confiança na operacionalidade dos submarinos alemães que fez com que, nesse mesmo mês, se tomasse a decisão de abrir uma guerra sem restrições (Koerver, 2012, xxxiii).

A partir de fevereiro começou então a tal "guerra total" em que os aliados necessitavam de um esforço sobre-humano para dominar um inimigo que nem os navios-hospitais poupava (Inso, 2015 , p. 85). O auge de afundamentos

ocorreu no mês de abril, no qual os submarinos estavam a fazer com que, se se mantivessem tais perdas, em breve fosse impossível o aprovisionamento das forças em campanha e das populações civis e com que, eventualmente, não existissem mais navios para afundar (Inso, 2015 , 86). Podemos aferir na figura abaixo apresentada o esforço alemão no sentido de colocar submarinos a navegar com o intuito de afundar os navios rivais, em que a Alemanha, aumenta exponencialmente o número de submarinos a navegar por dia em 1917 em relação àqueles que operavam em 1916, tanto no Oceano Atlântico e Mar do Norte, como no Mar Mediterrâneo (Koever, 2012, xxii).

	North Sea + Atlantic				Mediterranean			
	Ocean-going U-boats avail. per day	Used on military patrols per day	Used on merchant war per day	Avail. U-boats used on merchant war	Ocean-going U-boats avail. per day	Used on military patrols per day	Used on merchant war per day	Avail. U-boats used on merchant war
1915	15	1	2	15%	2		1	37%
1916	39	6	5	13%	12	1	4	31%
1917	86	3	29	33%	30		10	32%
1918	82	1	29	36%	32	1	9	29%

Figura 18 – Submarinos a operarem no Oceano Atlântico e Mar do Norte e no Mar Mediterrâneo de 1915 a 1918

Fonte: (Koerver, 2012, xxii).

Foi a entrada dos Estados Unidos na guerra, no mês de abril, e o acréscimo de meios de defesa e de organização na luta submarina, que fez com que não se chegasse ao extremo referido no parágrafo anterior (Inso, 2015 , 86). Churchill registou nas suas memórias uma conversa que teve com o Almirante Americano Sims e o Almirante inglês Jellicoe, na qual Sims referia: “[i]t looks as though the Germans [are] winning” ao que Jellicoe respondeu: “[t]hey will win, unless we can stop these losses – and stop them soon.”, e foi exatamente isso que aconteceu. (Koerver, 2012, xxxiv).



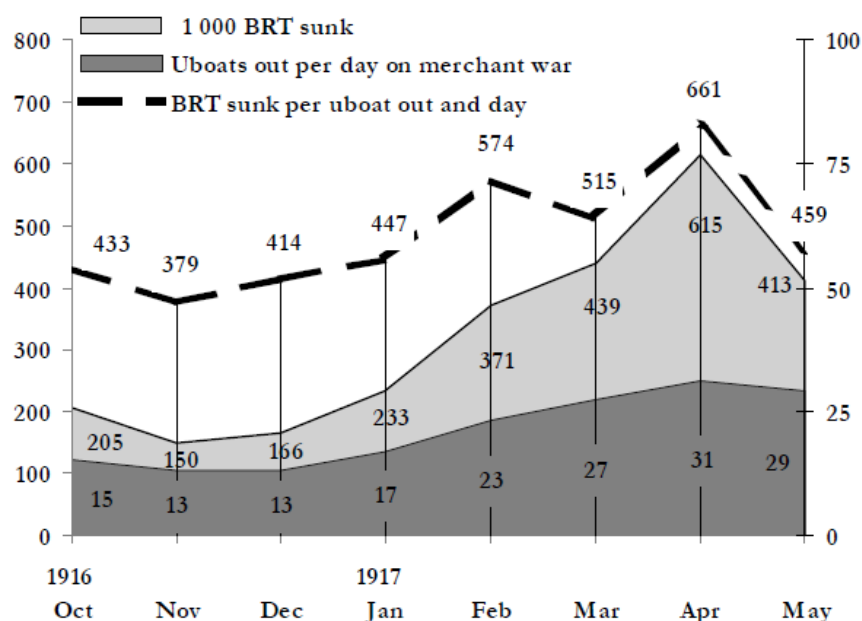


Figura 19 – Passagem de uma guerra restrita a uma guerra sem restrições

Fonte: (Koerver, 2012, xxx).

A figura acima retrata exatamente o referido neste subcapítulo, onde podemos analisar a fase em que os submarinos viram a sua ação condicionada pela prática de uma guerra restrita às regras internacionais de outubro de 1916 a fevereiro de 1917, o nível quantitativo de tonelagem afundada, é menor do que nos meses a partir de fevereiro (inclusive). Podemos também constatar o pico de afundamentos no mês de abril e, no mês de maio, já com a entrada dos Estados Unidos da América na Grande Guerra e o aperfeiçoamento dos meios de defesa e da organização antissubmarina, um decréscimo na tonelagem afundada relativamente a abril e até mesmo março.

A ajuda oriunda do outro lado do Atlântico, por parte dos Estados Unidos, e o envio de perto de quatrocentos navios e setenta mil homens até ao final da guerra, foi uma das razões que originou a diminuição de navios afundados pelos submarinos, mas não foi a única (Koerver, 2012, p. xxxv). Outra razão foi também a implementação do sistema de navegação em comboio, o que foi, logo de imediato um enorme sucesso, diminuindo os afundamentos realizados pela arma submarina que, desde outubro de 1917 até ao final da Grande Guerra, teve

um decréscimo a nível quantitativo, não conseguindo a construção de novos submarinos substituir os submarinos afundados. Importa ainda referir que, mesmo assim, até ao final da guerra, os submarinos continuaram a fazer aquilo que lhes competia, afundando navios mercantes até à derrota alemã, tendo o Almirante Von Capelle declarado depois da guerra que *"...[o]s submarinos não falharam. Eles fizeram mais do que lhes era pedido. O problema foi uma subestimação do poder estacionário do inimigo."* (Koerver, 2012, xxxvi e xxxvii).

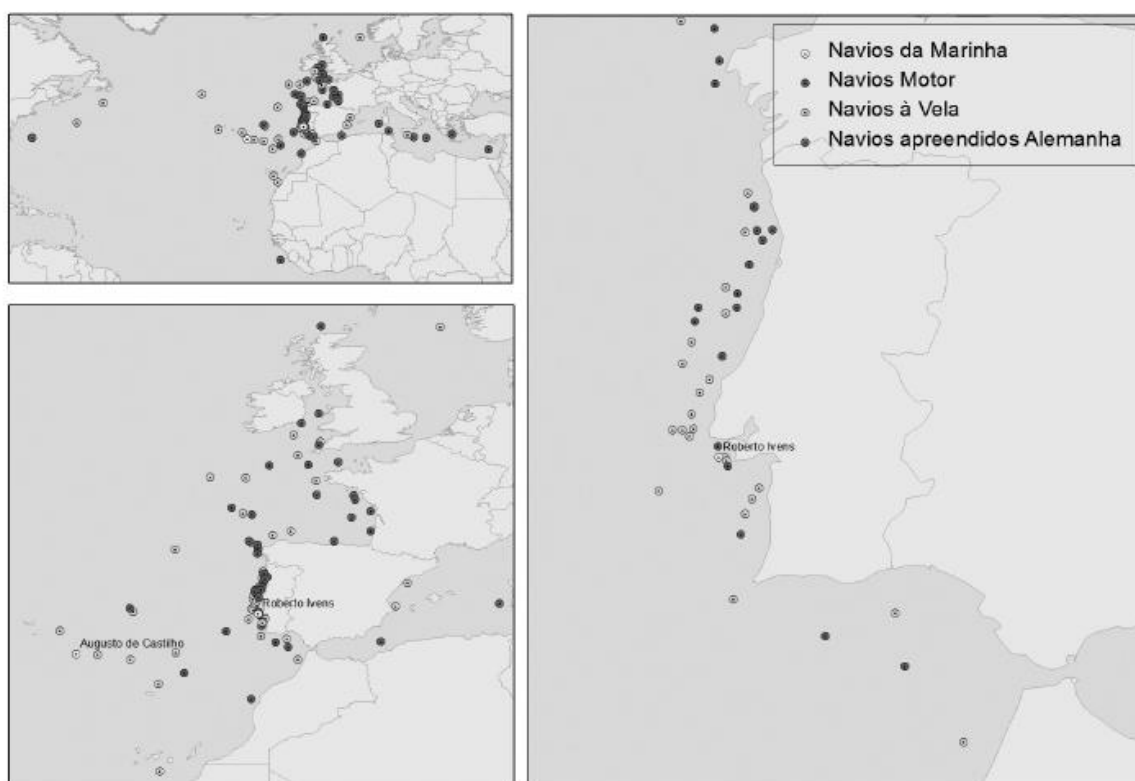
## **2.3 A Guerra Submarina em Portugal**

Mesmo no período antecedente à entrada oficial de Portugal na Primeira Guerra Mundial existia uma atividade considerável de submarinos ao longo da costa portuguesa, pedindo os ingleses, logo em junho de 1915, que a marinha lusitana empregasse meios navais em missão de patrulha e vigilância contra os submarinos, tendo esta missão o intuito de que os mesmos não reabastecessem a partir de Espanha ou até mesmo Portugal, (Russo & Salgado, 2015, p. 178). Sendo sabido que Espanha, durante a guerra, praticou atividades de reabastecimento não só de combustível mas também, de víveres e munições para os submarinos alemães que operavam no Mediterrâneo e na zona das Ilhas Canárias (Ruiz, 2004, 212).

No entanto, mesmo com o pedido inglês abordado no parágrafo anterior, Portugal nada fez em relação aos submarinos pois o comandante da Divisão Naval, o capitão-de-fragata Leotte do Rego, recusava-se a realizá-lo por considerar a missão ambígua e de potencial perigo para os navios portugueses, uma vez que, as ações submarinas foram desprezadas pela Marinha Portuguesa até 29 de fevereiro de 1916. Nesta mesma data, Leotte do Rego propõe e implementa medidas para a proteção do porto de Lisboa, assim como para todos os portos principais portugueses, ilhas e colónias (Russo & Salgado, 2015, 178), pois, durante a guerra não existiram apenas ataques submarinos na costa de Portugal continental. Houve também ataques nos portos das colónias portuguesas, como no porto de Mindelo, em Cabo Verde, que era um importante ponto de amarração dos cabos submarinos, que garantiam as comunicações telegráficas da Europa com a América e a África e um porto abastecedor de carvão para a navegação. Este sofreu vários ataques de submersíveis alemães, assim como a cidade de Ponta Delgada, que foi atacada pelo submarino alemão U-155, em 4 de Julho de 1917, operando o mesmo a sul desse arquipélago (Pereira, 2016, 265).

No entanto, na costa de Portugal continental ocorreu um grande número

de ataques e afundamentos, podendo estes ataques realizar-se, para além das armas tradicionais, os torpedos e artilharia dos submersíveis, através de outro tipo de armas submarinas, como por exemplo as minas. A aproximação à barra de Lisboa foi a zona que mais foi alvo de ações de minagem por parte dos *U-boats* alemães (Russo & Salgado, 2015, 178 e 181). Relativamente aos navios portugueses afundados durante o período da Grande Guerra, pode-se contabilizar vários navios, desde iates, vapores, escunas, galeras, chalupas, lugres, barcas e canoas de pesca que foram afundados de formas distintas, desde o uso de explosivos e torpedos ao uso de tiros de canhão. (Júnior, 1937, 149 a 159).



**Figura 20 – Distribuição dos navios portugueses afundados entre 1914 e 1918.**

Fonte: (Russo & Salgado, 2015, 180).

Como podemos observar pela figura 4, há uma grande dispersão de navios portugueses afundados, onde podemos contabilizar afundamentos até perto do

Canadá e dos Estados Unidos da América, no entanto, podemos distinguir zonas em que os afundamentos são mais frequentes, como por exemplo a zona da costa a Norte do Cabo Espichel e a zona do golfo da biscaia.

## 2.4 Abordagem dos submarinos alemães

Como já foi referido, a atuação dos submarinos alemães passou por diferentes fases no decorrer da Grande Guerra, consoante a estratégia política em vigor. Enquanto que, numa fase as suas instruções eram agir de forma condicionada, cumprindo as regras internacionais, a partir de fevereiro de 1917, as ordens que tinham eram para praticarem uma “guerra total”.

Em relação à abordagem destes e com o parágrafo supramencionado em mente, podemos constatar que, como seria de esperar, os submarinos nos anos de 1917 e 1918, ao reconhecer os seus alvos, têm uma abordagem muito menos diplomática relativamente a estes, havendo um acréscimo significativo do uso de torpedos sem aviso, com o objetivo de afundar os seus navios alvo, não salvaguardando as vidas das guarnições dos navios mercantes, como podemos verificar pela figura abaixo apresentada. Tanto no Oceano Atlântico e Mar do Norte, como no Mar Mediterrâneo, há um aumento exponencial daquilo que são as percentagens, a nível de tonelagem de navios mercantes afundados com um torpedo sem aviso prévio, por parte da arma submarina alemã (Koerver, 2012, xxii).

	North Sea + Atlantic				Mediterranean			
	U-boats out per day mer- chant war	BRT sunk			U-boats out per day mer- chant war	BRT sunk		
		total	torpe- doed w/o warning	per Uboat and day out		total	torpe- doed w/o warning	per Uboat and day out
1915	2	715 997	36 %	864	1	344 732	26 %	1,041
1916	5	951 613	19 %	500	4	886 372	39 %	648
1917	29	4 343 055	67 %	416	10	1 135 288	77 %	323
1918	29	1 789 919	85 %	201	9	703 166	96 %	247
		7 800 584				3 069 558		

Figura 21- Distribuição dos navios portugueses afundados entre 1914 e 1918

Fonte: (Russo & Salgado, 2015, 180).

No entanto, a abordagem aos seus navios-alvo não era assim tão linear, variando e dependendo de uma panóplia de fatores, para além das diretivas políticas do momento, não sendo imperativo que uma prática de “guerra total” tivesse que ir contra as regras internacionais.

Um fator bastante importante é a localização geográfica em que o submarino se encontra a atuar. Pode-se observar diversificados casos em que, embora os submarinos se encontrem num período de “guerra total”, estes deixavam as suas vítimas sair com vida, especialmente em zonas do Oceano Atlântico, a Sul do Golfo da Biscaia e no Mar Mediterrâneo. (Júnior, 1937, 149 a 159). Um exemplo disso mesmo é o submarino U-35 que operou na zona Sul da ponta de Sagres, a abril de 1917, num período de guerra total, afundando diversos navios, mas unicamente após estes serem inspecionados, tendo deixado seguir alguns navios neutrais espanhóis. Para além de inspecionar os navios-alvo primeiro, este submarino após afundá-los, deixava as guarnições saírem com vida, como foi o caso do SS Nordsöen, navio dinamarquês. (Russo & Salgado, 2015, 186 a 189).

Embora os submarinos alemães tivessem uma abordagem mais hostil face aos navios perto de Inglaterra, como se pode constatar com o caso do vapor *Ovar*, vítima de um torpedo alemão, a 25 de agosto de 1917, no qual morreram 15 pessoas, no golfo da Biscaia (Júnior, 1937, 155), também há exemplos, embora poucos, de situações em que os submarinos tinham uma abordagem mais “mediterrânea” nestas zonas. Um desses exemplos é o caso do lugre português *Rio Mondego*, afundado perto de Inglaterra, 25 milhas a Sudoeste das ilhas Scillys (Mar Celta, limite Norte do golfo de biscaia), em agosto de 1918, ou seja, num período de “guerra total”, em que o submarino inicialmente disparou tiros de canhão para intimidar o navio-alvo e posteriormente interrogou Manuel Inácio Gaia, Capitão do lugre, indo a bordo do mesmo e afundando-o com explosivos, deixando a guarnição sair com vida. (Pata, 1997, 153 a 155).

É importante referir ainda que perto do término da guerra, mesmo zonas

como o mediterrâneo eram alvo de uma abordagem mais hostil por parte dos submarinos, como se pode constatar pelo ataque ao vapor *Horta*, afundado por um torpedo a 9 de agosto de 1918, em que morreram 16 membros da guarnição do referido. (Júnior, 1937, 153).



## 2.5 Armamento utilizado fora da costa portuguesa

Como já foi referido no subcapítulo 2.3, na costa portuguesa, os u-boats alemães utilizavam uma diversidade de armamento, dentro dos quais podemos observar o uso de torpedos e artilharia dos submersíveis, assim como de minas (Russo & Salgado, 2015, 178 e 181).

É pertinente então especificar o armamento utilizado pela arma submarina noutras zonas, visto que, nem todos os afundamentos presentes nos protestos de mar, como vai ser possível de verificar, foram perto de Portugal. Fora da costa portuguesa podemos constatar que existia também uma grande diversidade de armamento utilizado, referindo o comandante do submarino alemão U-9, após ter operado vários dias na zona do mar do norte, durante a Grande Guerra, *"O U-9 tomou, então, o rumo de Heligoland [(ilhas a norte da Alemanha)] pois tinha esgotado todos os torpedos, cargas de explosivos e granadas"* (Spiess, 1937, 117), podendo então aferir-se que eram utilizadas para além de torpedos também explosivos e granadas.



Figura 22 - Militares alemães carregando um tubo lança torpedos.

Fonte: (Spiess, 1937, 289).

Pode ainda verificar-se que a nível de artilharia utilizada, esta diversidade de armamento utilizado mantinha-se, sendo utilizado, para afundar os seus navios alvo, desde tiros de canhão até ao uso de armamento ligeiro como espingardas *"Só me restava fazer uso das espingardas. Aproximei-me o mais*

*possível do navio, para que a força de penetração fosse suficiente, e perfurei a tiros de espingarda, as partes intactas abaixo da linha de flutuação; furei, igualmente, as chapas um pouco acima da mesma, para que o ar pudesse sair. Começou, lentamente, a inclinar-se."* – Comandante do U-9, mar do norte (Spiess , 1937, 116 e 117). Para além do mar do norte, noutras zonas como o báltico e o Sudoeste de Inglaterra os submarinos afundavam os seus alvos através do armamento acima referido (Spiess , 1937, 76 a 316).



### 3 A guerra submarina na Grande Guerra através dos protestos de mar

#### 3.1 Protestos de mar

Para a realização da presente dissertação foram analisados um total de 47 protestos de mar, existentes no Arquivo Histórico de Marinha e referentes aos anos em que Portugal participou na Grande Guerra, distribuídos do seguinte modo: quatro protestos em 1916, 29 protestos em 1917 e 14 em 1918. A partir destes protestos fomos retirar informações que consideramos bastante pertinentes para caracterizar o modo de operação da arma submarina alemã na costa portuguesa. Estas informações enquadram-se no tipo da abordagem realizada pelos submarinos alemães aos navios alvo, o tipo de armamento utilizado, o que retiravam dos navios que afundavam, as atitudes da guarnição destes submarinos, a descrição dos submarinos e outros. Deste modo, é possível responder às questões realizadas no subcapítulo "Objetivos".

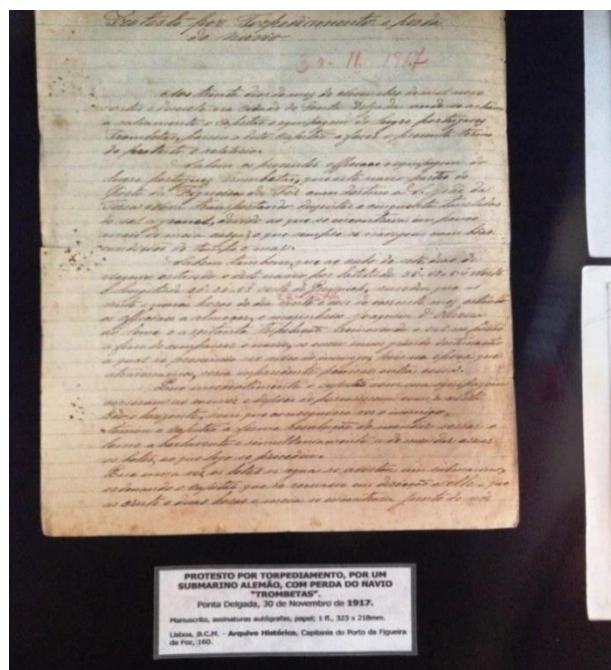


Figura 23 – Exemplo de protesto de mar

Fonte: BCM - Arquivo Histórico de Marinha

### 3.2 Abordagem dos submarinos alemães

Com base nos protestos de mar, a abordagem inicial dos submarinos aos seus navios alvo, era maioritariamente efetuada com um ou mais tiros de canhão. A abordagem com um tiro foi constatada pela leitura do protesto de mar escrito por Sebastião Domingues Majano, Capitão do lugre *Tejo*, afundado a Maio de 1917, *"Quando o mesmo submarino se encontrava a pouca mais d'uma milha, fez um tiro de canhão como signal de intimação para pararmos, ao que prontamente obdeci, manobrando o navio para atravessar"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917) e pelo protesto de António Ferreira da Piedade, Capitão do vapor *Leça*, cujo navio foi afundado a Dezembro de 1916, *"assim fomos navegando até às 19h e 30m e fomos avizados por um tiro de um submarino alemão"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916). Com mais do que um tiro de canhão, *"(...) fomos intimados a parar por um submarino alemão depois de ter disparado 3 tiros"*, *"(...) [o]uvimos dois tiros de peça, sendo de comum acordo, que era um aviso, para embarcar-mos para o botes, o que fizemos, remando em seguida, para o dito submarino"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), é referido por José Henriques Frazão, Capitão do lugre *Venturoso*, afundado em Julho 1917 e por João da Silva Paroleiro, Capitão da barca *Viajante*, afundada a Outubro de 1917, respetivamente, ou até mesmo através de um disparo de uma arma de fogo sem ser utilizado a peça principal do submarino, como escreveu Sebastião Domingues Majano, Capitão do lugre *Tejo*, afundado a Maio de 1917, *"[à] distancia de 50 metros dispararam de bordo do submarino um tiro que pelo pequeno estumpido que produziu nos pareceu de revolver."* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

É importante referir ainda que, em 1918, se adotou uma navegação mercante mais coordenada e defensiva com a utilização de comboios escoltados. Podendo-se constatar o mesmo no protesto de António Gaspar, Capitão do vapor *Aveiro*, afundado a maio de 1918, em que o mesmo refere que *"No dia 8 recebi*

*orde para seguir viagem com um comboio inglez suspendendo ás 0h30m p.m."*. (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918). O que, culminado com o facto de os alemães terem adotado uma política de guerra total, sem restrições, fez com que praticamente não existisse abordagem por parte dos submarinos, sendo que os mesmos, para não se tornarem vulneráveis ao virem à superfície, começaram a incrementar a utilização de torpedos como se vai poder constatar no subcapítulo seguinte referente ao armamento utilizado. Pode-se também observar o exemplo referido no mesmo protesto acima apresentado, onde o vapor *Aveiro*, a meio da sua navegação em comboio, é atingido por um torpedo, "(...) fomos surpreendidos com uma detonação violenta mergulhando o navio até ao convez." (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918). Para além deste uso dos torpedos, também no ano de 1918, a hostilidade submarina intensificou-se, o que fez com que este típico tiro de canhão fosse substituído por formas mais agressivas do submarino fazer notar a sua chegada, tentando este prontamente, numa fase inicial, afundar os navios mercantes, não existindo propriamente uma abordagem, passando os submarinos logo a atacar os seus navios alvo com diferentes tipos de armamento, como vamos poder constatar no subcapítulo seguinte.

### 3.3 Tipo de armamento utilizado

Relativamente ao armamento utilizado é possível diferenciar diversificados fatores que o influenciam, como por exemplo a data na qual estão intrínsecas ordens políticas para a forma de atuação da arma submarina, a localização geográfica dos navios alvo e o tipo de navio. No que toca à data, até 1918, embora a partir de fevereiro de 1917 a arma submarina alemã já praticasse uma guerra sem restrições, dos 33 protestos de 1916 e 1917, apenas em dois protestos de mar é que apontam presumivelmente como causa de afundamento a utilização de torpedos. Um deles é o protesto do vapor *Angola*, afundado em Março de 1917, no qual o Comandante, António Eduardo Oliveira afirma “[a] seguir ao choque o navio abicou começando o mar a galgar o castello, verificando-se que tinha sido arrombado na prôa, visto a sua posição, não tendo nós ainda a esse tempo visto se fôra torpedeado ou se teria batido n’alguma mina (...) notamos que na crista da vaga um pequeno vulto que lentamente se aproximava do vapor pelo lado de EB, e que pouco a pouco ia subindo até ficar descoberto e se reconheceu bem ser um submarino pintado côr de ervilha com um numero a vante que não pôde ser lido devido à vaga que fazia, desaparecendo pouco depois pelo mesmo lado.” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). O outro é o do vapor *Ovar*, afundado em Março do mesmo ano, onde o Capitão deste, João Jorge Carlos Pinto, refere que “a bordo trabalhava-se e tudo estava nos seus postos, no horizonte nada se avistava, enfim nada nos fazia supor a presença de perigo quando de repente sentimos um choque formidável a meia nau por bombordo junto á casa das caldeiras o que fez explodir estas” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). É bastante pertinente verificar e analisar, pois constatamos algo que os dois protestos têm em comum para além da forma como foram afundados e o tipo de navio. A localização geográfica do afundamento dos mesmos é bastante próxima, tendo sido ambos afundados no golfo da Biscaia, a SW de Inglaterra, o que muito dificilmente é uma coincidência, podendo então concluir-se que os submarinos neste local, talvez pela sua

proximidade com Inglaterra, não se sentiam tão confiantes para emergir e abordar os navios alvo. Para além do supracitado, pode-se verificar que há um incremento na agressividade no modo de utilização de armamento por parte dos submarinos alemães que operavam nestas zonas mais próximas de Inglaterra, de acordo com os protestos de mar. Um bom exemplo do mencionado está presente no protesto de Augusto Gasul dos Santos, Capitão do vapor *Cabo Verde*, afundado a Junho de 1917 e a Norte de Espanha. Também na zona do golfo da Biscaia, escrito por Alberto d'Oliveira, Consul de Portugal na Corunha, em que, para além do típico tiro de canhão, com o intuito de intimidar e fazer com que os navios parassem as máquinas, já falado no subcapítulo antecedente ao presente, não esperaram que a guarnição do navio alvo abordasse o submarino e começaram a arremessar granadas para bordo do dito vapor. Como o mesmo não afundou com as granadas, ainda foram a bordo colocar quatro cargas explosivas que fizeram com que o objetivo do submarino alemão fosse cumprido, *"sentiu pela nossa alheta de BB um tiro de peça cujo projectil caiu a 200 metros da nossa popa partido de um submarino que então avistamos, relacionando este aparecimento com os anteriores casos um tanto ou quanto misteriosos ordenei ao telegrafista que transmitisse que estávamos sendo perseguidos por um submarino (...) [a]s granadas caíram em volta do "Cabo Verde" chegando a contar-se umas vinte, uma das quaes atingiu a mastreação (...) os allemaes afundaram rapidamente o "Cabo Verde" com quatro bombas"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). E mesmo depois da guarnição do *Cabo Verde* embarcar nas baleeiras, os alemães continuaram a disparar contra estes, *"[r]esolveu-se parar a machina e embarcar a tripulação nas balieiras sobre as quaes continuou o submarino a fazer fogo, cahindo as balas em volta das embarcações"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). Pode-se concluir então que a guarnição do submarino queria afundar o vapor o mais rápido possível, provavelmente para não ficarem muito tempo emersos e vulneráveis e provavelmente por estarem próximos de Inglaterra. Os submarinos, que operavam nesta zona, eram assim muito menos diplomáticos em relação a outros submarinos a operarem noutras



regiões no mesmo período.

O tipo de armamento com o intuito de afundar os navios alvo mais observado nos protestos de mar, especialmente nos anos de 1916 e 1917, foi o uso de explosivos, maioritariamente granadas, denominados como “bombas”, que são apontados na maior parte dos protestos, após os habituais tiros de canhão. Como poderemos ver mais à frente, este procedimento torna-se um procedimento padrão da atuação submarina. A guarnição dos submarinos ia a bordo, normalmente um oficial e um ou mais praças, numa baleeira do navio alvo, e colocava os explosivos no mesmo, abandonando o navio de seguida, deixando que este se afundasse, imergindo com o submarino e desaparecendo no horizonte. Uma boa descrição deste método encontra-se presente no protesto de mar do mestre da chalupa *Santa Maria*, afundada a Setembro de 1918, “*avistando em seguida um submarino que continuando a bombardear atingiu o navio do meu comando no mastro grande pelo quarto golpe de canhão. Imediatamente ordenei que se arreasse a baleeira e saltasse a tripulação para abandonar o navio conforme ordens dadas por signaes pelo submarino. O comandante do submarino ordenou-me que me dirigisse a bordo dos tripulantes intimando-me a embarcar para o submarino assim como quatro tripulantes. O imediato do submarino tomou o comando da baleeira com quatro marinheiros alemães e com o resto da minha equipagem indo fazer o saque do navio e colocar bombas fazendo-as explodir dando lugar a que o navio do meu comando submergisse imediatamente. Apoz esta crueldade dirigiram-se para o submarino todas as lonas e o que saquearam para dentro do mesmo*”. (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918). Pode-se ainda constatar outro exemplo deste método no protesto de Sebastião Domingues Majano, Capitão do lugre *Tejo*, afundado a Maio de 1917, “[c]hegados ao navio, os trez mulatos e o oficial do submarino saltaram a bordo depositando uma bomba no purão de prôa, outra no de ré e outra ao costado a meia nau, à enxarcia grande” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), assim como no de Luís Machado, Mestre do palhabote *Lima*, afundado

a fevereiro de 1917, *"um outro official e dois homens seus embarcaram no escaler munidos de quatro bombas dirigindo-se para o "Lima" onde tendo feito uma abertura no convez deixaram duas bombas tendo depositado as restantes duas bombas na camara do navio"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), e no de Laurindo dos Santos Paulo, Capitão do vapor *Espinho*, afundado a Junho de 1917, ordenando o Comandante que apenas um oficial e um praça fosse para bordo do navio alvo, *"[e]m seguida o Comandante do submarino intimou para que saltassem para o mesmo o Capitão e quatro tripolantes do vapor, e perguntando nessa ocasião se o vapor tinha sido atingido por alguns tiros foi-lhe respondido negativamente, mandando imediatamente um oficial e um marinheiro com bombas para assim o afundar"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

A razão pela qual este método, segundo os protestos de mar, é o de eleição da arma submarina alemã para afundar os navios mercantes, pode-se prender com o facto de ao utilizá-lo, para além de possibilitar a guarnição do submarino ir a bordo dos navios, retirando bens logísticos e qualquer objeto de valor que estivesse a bordo, como se vai poder verificar no próximo subcapítulo, também possibilitava que os submarinos não utilizassem os seus torpedos. Estas duas razões apresentadas proporcionavam uma maior autonomia e o prolongamento do tempo de estadia no mar, não tendo assim estes a necessidade de ir para terra a fim de reabastecer com armamento e bens logísticos.

É importante referir também que em navios mais pequenos, os submarinos optavam por simplesmente utilizar tiros de canhão para afundar os mesmos, como se pode aferir no protesto do Capitão do iate *Loanda*, afundado a Julho de 1917, *"começando a bombardear o navio pelo lado de estibordo dando-lhe cinco tiros de canhão (...) quando o dito submarino passou para o lado de bombordo do navio, descarregando-lhe mais treze tiros afundando-o com o ultimo dos tiros disparados"* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). Isto porque os tiros de canhão eram suficientes para afundar estes navios

de tonelagem inferior e não era tão aliciante ir a bordo dos mesmos retirar bens logísticos, pois tinham menor capacidade de transporte.

Em 1918, como já foi passível de ser verificado anteriormente, embora ainda se utilizasse bastante o uso dos explosivos, especialmente nas zonas relativamente distantes de Inglaterra, já houve uma maior utilização de torpedos, que tinha o intuito de colmatar o já referido incremento na coordenação e na defesa da navegação mercante, através da prática da navegação em comboio. Todos os protestos que referiam o uso de um torpedo intrínsecos a uma navegação em comboio, sendo que o uso de torpedos no golfo da Biscaia continua a estar presente, como podemos constatar pelo protesto escrito por Antonio Eduardo d'Oliveira, Capitão do vapor *Cazengo*, afundado a Outubro de 1918 na zona Este do golfo da Biscaia, "[n]o dia oito de Outubro pelas 7 horas e meia da tarde navegando em comboio de Saint Jean de Luz para La Pallice, o "*Cazengo*" foi surpreendido por um submarino alemão que não vimos, uma forte explosão produziu-se à prôa que fez cair o barco a bombordo e foi a pique pela prôa (...) uma grande detonação à prôa que supus logo ser d'um torpedo" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918). No entanto, também se verificam o uso de torpedos noutras zonas mais distantes de Inglaterra, como o Mar Mediterrâneo. Podemos constatar isso mesmo no protesto do Capitão do vapor *Aveiro*, António Gaspar, cujo navio foi afundado a Abril de 1918 na posição 35º51'N; 18º23'E (a Este de Malta e a Sudeste de Itália, no Mar Mediterrâneo), "[n]o dia 8 recebi orde para seguir viagem com um comboio inglez suspendendo às 0h30m p.m. (...) fomos surpreendidos com uma detonação violenta mergulhando o navio até ao convez. Imediatamente reconhecemos que o navio tinha sido torpedeado alcançando o torpedo a casa da maquina e matando o azeitador de serviço. Enquanto os canhoneiros faziam dois tiros de canhão n'uma direção provável pois ninguém a bordo conseguiu vêr o inimigo (...) Após a ultima embarcação têr largo do navio este sossobrou em duas partes, pois o torpedo partio o navio a meio." (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918).

No ano de 1918 pode-se ainda verificar também um crescimento na agressividade no que toca à utilização do armamento, mesmo em localizações geográficas que não seriam de esperar tal hostilidade. Um bom exemplo é o protesto de mar de Joaquim dos Santos Sabrinches, Capitão do vapor *Neptuno*, afundado a Janeiro de 1918 que se encontrava a realizar uma travessia de Lisboa para a Madeira, sendo que, embora não esteja relatada uma posição do afundamento no protesto, como o navio largou no dia 26 e foi afundado no final do dia 27, pode-se aferir que o mesmo se encontrava a WSW de Portugal quando foi atacado, "*Às 21 horas do mesmo dia encontrando-me eu a repousar foi surpreendido pelo estrondo d'uma granada, ordenando que se arriasse a balieira, visto-se tratar d'um ataque submarino, não cessando este de dar fogo, ainda mesmo já depois da tripolação se encontrar d'entro da balieira, sendo esta quase atingida por duas granadas que caíram muito proximo*". (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918).

### 3.4 O que retiravam dos navios

Os submarinos alemães, como já foi mencionado anteriormente, segundo os protestos de mar, utilizavam maioritariamente explosivos para afundar os seus navios alvo. A utilização deste método possibilitava à guarnição do submarino que fosse a bordo dos navios mercantes, proporcionando aos alemães a possibilidade de retirar bens que lhes eram úteis, como por exemplo mantimentos. Podemos aferir o mesmo em diversos protestos de mar, onde por norma estes bens eram mantimentos para a guarnição do navio alvo, como é passível de ser avaliado no protesto de mar escrito por José Henriques Frazão, Capitão do lugre *Venturoso*, afundado a Julho de 1917, " [d]epois d'isto feito, o dito oficial rasgou os encerados e abriu as escotilhas mandando conduzir dois sacos de café para bordo da balieira. Depois dirigiu-se para a camara e levou todas as conservas que eram mantimentos do navio, taes como 100 kilos de leite condensado, 30 kilos de café, 30 de chá, 8 limoes, 2 prezuntos, etc..."(BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), e pelo protesto de João Francisco dos Santos, Capitão da barca *Emília*, afundado a novembro de 1916 e escrito por Fernando Vasques, Cônsul de Portugal em Las Palmas, "[q]ue o comandante do submarino retirou sem licença couves, assucar (um saco), presuntos e algumas latas de conserva bem como uma caixa de vinho fino" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916). No entanto os alemães chegaram a pilhar a carga dos navios que afundavam, nomeadamente animais, como descreve Laurindo dos Santos Paulo, Capitão do vapor *Espinho*, afundado a Junho de 1917 e que tinha um carregamento de cevada e cento e cinquenta porcos no convés, "o oficial retirou para bordo do submarino para receber instruções do seu Comandante o qual depois de saber qual era a carga do navio o tornou a incumbir de tornar novamente ao vapor para trazer 2 porcos, café e carnes fumadas conservando durante todo este tempo prisioneiro o Capitão [do vapor *Espinho*] " (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), e também como refere o Capitão do vapor *Cabo Verde*, Augusto Gasul dos Santos, tendo este sido afundado em

Junho de 1917 e transportando na altura bois, cujo protesto foi escrito por Alberto d'Oliveira, Cônsul de Portugal na Corunha, "*Desembarcando géneros e inclusive um boi, para bordo do submarino*". (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

Esta recolha de bens era tão importante para os alemães que até se verifica com um navio alvejado com um torpedo e na iminência de se afundar, "*á sucapa fui com os alemães até perto do "Ovar", que ameaçava afundar-se de um para outro instante. Procurei saltar para bordo mas um dos piratas ficou-nos guardando de pistola em punho enquanto os outros subiam a bordo e procediam a rápida pilhagem (...) Dirigimo-nos novamente para o submarino onde os piratas aguardavam o fruto da pilhagem e depois de terem desembarcado o que tinham roubado levaram os sextantes e tudo o mais que á mão lhes apareceu.*" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), escrito pelo Capitão do vapor *Ovar*, afundado em Março de 1917, João Jorge Carlos Pinto.

No entanto, não eram só bens logísticos que interessavam a estes "piratas" retirar dos navios que afundavam, também retiravam instrumentos de navegação, documentação destes e por vezes até a bandeira portuguesa. "*Que ao atracar do bote, o que parecia oficial alemão, fotografou a tripulação do Emilia e o trez alemães acompanhados do capitão, seu filho e piloto, foram para a coberta da barca, que n'esta ocasião o oficial do submarino, pediu toda a documentação do Emilia, a badeira portuguesa e os instrumentos de navegação.*" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916) "[M]anifestei eu mestre do Iate, desejo de ir a Camara, no que não consentiram estando constantemente com um machado sobre a minha cabeça, ameaçando-me ao mais leve movimento que eu fazia, saltando dois homens do submarino á Camara e dali tiraram dinheiro e papeis de bordo, algumas roupas bussola e binoculo." (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916), protesto de João Francisco dos Santos, Capitão da barca *Emília*, afundado a novembro de 1916 e escrito por Fernando Vasques, Cônsul de Portugal em Las Palmas e de José Brissos, Mestre do iate *Gomezianes*

*da Graça*, afundado a Setembro de 1917. Outro exemplo é o protesto escrito pelo Mestre do palhabote *Lima* afundado a fevereiro de 1917, Luís Machado, onde o mesmo refere que, “[p]elo nosso tripulante que acompanhou o oficial e os dois tripulantes do submarino a bordo do “Lima” sabemos que estes retiraram do seu bordo os mantimentos que encontraram e os instrumentos náuticos.” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

### 3.5 Descrição das guarnições dos submarinos

Nos protestos de mar, também se podem analisar algumas atitudes interessantes por parte da guarnição alemã. Uma delas foi o facto de um oficial não ter aceite que, depois de irem a bordo com o intuito de colocar explosivos na barca *Emília*, um marinheiro pilhasse as botas do capitão do navio mercante, “[q]eu tendo um dos marinheiros alemães retirado calçado umas botas de borracha que eram do capitão do “Emília”, no bote o oficial alemão lhe ordenou que as descalçasse e as deitasse fora” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916), protesto de João Francisco dos Santos, Capitão da barca *Emília*, afundado a novembro de 1916 e escrito por Fernando Vasques, Cônsul de Portugal em Las Palmas.

No entanto, nem sempre a guarnição dos submarinos demonstrava atitudes positivas. Pode-se também constatar que, por várias vezes, os alemães faziam troça da guarnição dos navios mercantes, como por exemplo está descrito no protesto de Manuel Inácio Pires, Comandante do lugre-escuna *Santa Maria*, afundada a Junho de 1917 e a 6 milhas a Sul das Berlengas, onde depois de afundarem o navio com explosivos, descreve o acto de troça por parte da guarnição alemã, “[s]orrindo-se cinicamente para mim e dizendo-me em mau português que fosse buscar outro navio.” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). Outro exemplo está presente no protesto de João Jorge Carlos Pinto, Capitão do vapor *Ovar*, afundado em Março do mesmo ano, “Voltaram os nossos homens para dentro da balieira e no submarino começaram-se rindo de nós, pedi-lhes o sextante e alguns livros de navegação afim de poder dirigir a balieira, riram-se, com as mãos imitaram um sextante á cara, viraram-se para o sol e que fosse, boa viagem disseram.” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). Tendo ainda este último Capitão relatado no seu protesto de mar que “a bordo tudo andava de botas de borracha, altas, e vimos ainda um sinaleiro, único que se apresentava melhor vestido, mesmo os oficiais estavam sujos e muito mal vestidos.” (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).



### 3.6 Descrição dos submarinos

No que concerne este subcapítulo, pode-se encontrar nos protestos de mar, breves descrições acerca dos submarinos, sendo bastante pertinente os números de amura dos mesmos que aparecem diversas vezes narrados, o que, culminado com a posição de afundamento de cada navio mercante, nos pode dizer por exemplo em que zona operaram submarinos específicos numa data específica. *“O faroleiro do Cabo Vilano [NW de Espanha] disse-me que o submarino era o U4 o que não tínhamos podido verificar”* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), protesto de Augusto Gasul dos Santos, Capitão do vapor *Cabo Verde*, afundado a Junho de 1917 e a Norte de Espanha, na zona do golfo da Biscaia, escrito por Alberto d’Oliveira, Cônsul de Portugal na Corunha, *“e por nada podermos salvar em vista do estado do tempo protesto contra os submarinos alemães U46, que pelas suas barbaridades nos afundou”* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916), protesto de mar de António Ferreira Piedade, Capitão do vapor *Leça*, afundado a Dezembro de 1916 na costa NW de França (St Nazaire). *“[A]pareceu-nos pela alheta de Estibordo o submarino inimigo U8 navegando com grande velocidade e de forma a cruzar a derrota do “CASCAES” (...) ao todo o submarino fez uns treze tiros, era munido de dois canhões, dois tubos lança torpedos e tinha um comprimento aproximadamente igual ao “CASCAES” que media 63 metros”* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916), escrito pelo Capitão Raul Jorge Carlos Pinto do vapor *Cascaes*, afundado a Dezembro de 1916 na posição 45°49’8N; 1°29’W (W de Bordeaux).

Para além destas breves descrições, conseguimos encontrar uma descrição bastante boa e pormenorizada no protesto de João Jorge Carlos Pinto, Capitão do vapor *Ovar*, afundado em Março de 1917, passando a citar, *“O submarino devia ter uns oitenta metros de comprimento, era armado com dois canhões, sendo o de vante de grande calibre, tinha dois periscópios, á roda do kiosque havia grande numero de bombas para afundar navios, possuía duas*

*pequenas antenas de telegrafia sem fios e no convez estavam cerca de vinte e quatro homens incluindo vários oficiais, quasi todos armados de grandes pistolas e muitos grandes binóculos prismáticos pendentes sobre o peito. Tinha ainda o submarino duas ancoras sistema "Britanie", era pintado de cinzento e em baixo na parte imersa era preto. Os oficiais e tripulantes olhavam frequentemente todo o horizonte e notámos que os periscópios tinham também observadores e que ora desciam ora subiam e vasculhavam igualmente todo o horizonte. A roda dos canhões havia grandes plataformas de madeira em torno das quaes havia uma varanda de ferro, tudo notava a bordo que o submarino andava há pouco no mar e que o seu estado de conservação era bom. Na pequena escotilha que dava ingresso para o interior apenas se via um largo compartimento vasio e pintado de branco. No kiosque havia ainda um taxímetro junto do qual estava o comandante." (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).*

### 3.7 Curiosidades

Há ainda um leque variado de conteúdo pertinente que se pode retirar dos protestos de mar, para além do que já foi abordado. Indo estas informações desde avistamentos de submarinos acompanhados por outros navios de guerra, a presença de prisioneiros russos nos submarinos, navios que foram afundados numa data próxima, que pela descrição se pode concluir que foram afundados pelo mesmo submarino, a ajuda por parte de pescadores espanhóis aos submarinos alemães. Pode-se constatar também o facto de existirem muitos submarinos a operarem em determinadas áreas e datas, até curiosidades acerca de um comandante, no mínimo, azarado.

Segundo o protesto escrito pelo Comandante do lugre-escuna *Santa Maria*, Manuel Inácio Pires, afundado a junho de 1917 e a 6 milhas a Sul das Berlengas, este avistou um navio de guerra perto do submarino o que lhe pareceu ser um destroyer, "*avistando um navio atravessado, estando ao pé d'ele um submarino, que nos pareceu pelo casco e feito à primeira vista ser um destroyer.*" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

Pode-se ainda aferir pelo protesto do Capitão do iate *Loanda*, afundado a julho de 1917 na posição 39°18'24"N; 10°1'1"W (W de Setúbal, longe de costa) "*mandou saltar para a baleeira [a baleeira do iate] quatro tripulantes d'um navio russo que o mesmo submarino dias antes tinha afundado*" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), indo os russos na baleeira para terra com os portugueses, onde provavelmente o navio russo não deveria ter as suas baleeiras operacionais, pois ficaram em "cativeiro" no submarino alemão até este afundar outro navio.

Outra situação interessante é o facto de Joaquim do Carmo, mestre do iate *Correio de Sines*, afundado a Setembro de 1917, ter referido no seu protesto que, "[s]altando para a lancha homens que julgamos ser alemães armados de machados (...) Ouvimos uma forte detonação a bordo do hiate e vimos este ir-se

*afundando ate desaparecer por completo, em seguida o submarino derijiu-se para outro barco, perto do qual passamos quando nos derijiamos para terra e que reconhecemos ser o hiate Gomezianes da Graça”* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), o que na realidade se confirma porque, para além de os dois afundamentos serem bastante próximos, ambos perto do porto de Sines, foram ambos no mesmo dia (13 de Setembro) e, ao analisarmos o protesto do iate *Gomezianes da Graça*, podemos ver também que o mesmo refere estes homens armados de machado, como já foi possível de verificar, *“manifestei eu mestre do Iate, desejo de ir a Camara, no que não consentiram estando constantemente com um machado sobre a minha cabeça”* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), escrito por José Brissos, Mestre do iate *Gomezianes da Graça*, sendo que o *Correio de Sines* foi afundado às 10h00 e o *Gomezianes da Graça* logo a seguir, às 13h00. Um acontecimento semelhante encontra-se no protesto escrito pelo mestre do palhabote “Lima”, afundado no dia 17 de fevereiro de 1917 às 16h00 a 1 milha a Norte do Cabo Espichel, *“[d]epois do afundamento do “Lima” seguiram ainda para uma canoa de pesca que se encontrava ainda mais à terra e que pela mesma forma fizeram ir pelos ares, tendo-se salvo os seus tripulantes n’uma pequena baleeira”* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). Depois de afundar o *Lima*, o submarino navegou para NE com o intuito de afundar outro navio, pois podemos aferir isso no protesto de António da Costa, mestre da canoa da picada *Emília Restauradora*, *“[e]u, António da Costa, mestre da canôa da picada L.743F denominada “Emília Restauradora” venho por este meio participar a V.EX<sup>a</sup> [ao capitão do porto] que no dia 17 de fevereiro de 1917 navegando cinco milhas a Norte do Cabo Espichel próximo à Lagôa, me apareceu pelas 17 e 15 horas um submarino que me obrigou a abandonar a mencionada canôa”*, (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917), sendo que a lagoa, a que se referiu António da Costa deverá ser a Lagoa da Sacha, que se encontra perto da costa, aproximadamente a 5 milhas náuticas (9.26km) a Norte do Cabo Espichel.

Para além do que já foi referido, podemos ainda constatar que pelo protesto de Augusto Gasul dos Santos, Capitão do vapor *Cabo Verde*, afundado a Junho de 1917 e a Norte de Espanha, escrito por Alberto d'Oliveira, Cônsul de Portugal na Corunha, pesqueiros espanhóis conduziram o submarino a bordo do *Cabo Verde*, que de seguida afundou o mesmo "*Logo em seguida o submarino que se acercara, foi rodeado por barcos de pesca hespanhoes que conduziram os allemaes a bordo do " Cabo Verde"*" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

É passível de conferir também que, nalgumas zonas, nomeadamente na zona do báltico e na zona em redor a Inglaterra, existiam muitos submarinos alemães a operarem após fevereiro de 1917. Onde se pode observar o mencionado é no protesto de António Eduardo Oliveira, Comandante do vapor *Angola*, afundado na zona Nordeste do golfo da Biscaia (perto do Mar Celta) em março de 1917. O mesmo depois de ter sido afundado por um torpedo oriundo de um submarino pintado "côr de ervilha", como já constatámos no subcapítulo "Tipo de armamento utilizado", ficou à deriva com a sua guarnição e aquando desse período, António Eduardo Oliveira refere que, "[a]vistaram-se durante as quarente e cinco horas que permanecemos nos salva-vidas alguns vapores a diferentes rumos. Na madrugada do dia doze [tendo o *Angola* sido afundado dia no dia dez às 13h20] *passamos por um enorme submarino que pairava.*" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). No entanto pouco tempo depois, durante a manhã de dia doze, foram recolhidos pelo vapor inglês *Semanthia* de Liverpool, de uma forma afável, "[f]omos recebidos carinhosamente pelo capitão e mais oficiaes e tripulação [do *Semanthia*] depois de quarenta e cinco horas de grande fadiga" (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). Mas o azar da guarnição do *Angola* ainda não tinha findado, "[p]ouco depois de estarmos embarcados, o vapor inglez foi atacado por outro submarino havendo de parte a parte grande tiroteio", conseguindo o *Semanthia* ver-se livre do dito submarino, "*passamos a lavrar o presente protesto contra o afundamento do vapor "Angola" por não nos ter sido*

*possível durante as quarenta e cinco horas que permanecemos no salva-vidas lavral-o, nem tão pouco a bordo do vapor inglês "Semanthia" de Liverpool que nos recolheu, pois propriamente uma hora depois de termos embarcado, um outro submarino alemão atacou o referido vapor que lhe deu combate, conseguindo livrar-se."* (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917). Podemos então verificar que, pelo menos nesta zona e nesta data, existia um grande patrulhamento e uma grande densidade de submarinos a operarem.

Embora se possa considerar azar ao facto de o *Angola* ter sido afundado, e a sua guarnição, apenas uma hora após de ter sido recolhida, ter sido atacada novamente por um submarino, nunca seria de esperar que o Comandante do vapor *Angola*, António Eduardo Oliveira, viria a ser afundado novamente, um ano mais tarde, a Outubro de 1918, também por um torpedo, também no golfo da Biscaia, a bordo do vapor *Cazengo*, cujo protesto foi igualmente observado e analisado. Para além do nome ser igual em ambos os protestos de mar, LEITE (2012) confirma este facto, referindo o mesmo *"teve uma curta carreira, até 11 de Março de 1917, dia em que navegando no Golfo da Biscaia, sob o comando de António Eduardo Oliveira tentou furar um bloqueio naval, e foi afundado por um submarino alemão, com um torpedo, tendo morrido um tripulante... Este comandante foi <<azarado>> pois também comandou outro navio o "Cazengo", já pertencente à CNN, de 2.889 toneladas que foi igualmente torpedeado e afundado em 8 de Outubro de 1918 por um submarino alemão, numa viagem de Liverpool para Lisboa. Morreram quatro tripulantes."* (Leite José, *Paquete "Angola"*, <http://restosdecolecao.blogspot.pt/2012/01/paquete-angola.html>, acedido em Junho de 2017).



## **4 Discussão de resultados**

### **4.1 Breve síntese**

Tendo os capítulos supramencionados em mente, e após a análise de todos os protestos de mar, é então possível discutir os resultados que foram obtidos aquando do estudo destes. Indo de encontro com a validação ou negação daquilo que foi estudado e referido no Capítulo 1 “Enquadramento” e no Capítulo 2 “A guerra submarina na Grande Guerra” através do que foi analisado nos protestos de mar, assim é possível responder às questões acerca do comportamento dos submarinos executadas no subcapítulo “Objetivos”, e também obter informação pertinente da atuação submarina.



## 4.2 Resumo dos resultados obtidos

Serve este subcapítulo para, sucintamente, apresentar alguns dos resultados obtidos de forma simples e de fácil observação, de modo a dar um melhor enquadramento àquilo que são as relações concluídas.

Quanto aos tipos de navios afundados, a nível quantitativo, foram estes os resultados obtidos, dos 47 protestos de mar observados:

**Tabela 1 - Tipos de navios afundados**

NAVIOS AFUNDADOS	
Tipo	Quantidade
Vapor	18
Lugre	9
Barca	2
Iate	5
Lugre-escura	1
Canôa da Picada	1
Palhabote	1
Escura	1
Chalupa	3
Rebocador	1
Galera	2
Caíque	3
Total	47

Especificando por anos:

**Tabela 2 - Navios afundados em 1916**

NAVIOS AFUNDADOS EM 1916	
Tipo	Quantidade
Vapor	2
Lugre	1
Barca	1
Total	4

**Tabela 4 - Navios afundados em 1918**

NAVIOS AFUNDADOS EM 1918	
Tipo	Quantidade
Vapor	8
Lugre	3
Chalupa	2
Galera	1
Total	14

**Tabela 3 - Navios afundados em 1917**

NAVIOS AFUNDADOS EM 1917	
Tipo	Quantidade
Vapor	8
Lugre	5
Barca	1
Iate	5
Lugre-escura	1
Canôa da Picada	1
Palhabote	1
Escura	1
Chalupa	1
Rebocador	1
Galera	1
Caíque	3
Total	29

Ao nível do tipo de propulsão e mesmo com a evolução industrial, é de notar que mais de metade dos navios afundados dos protestos de mar são ainda navios à vela, no entanto também se pode aferir que já existiam alguns navios mercantes a vapor que viriam a ser alvos da arma submarina, o que vai de acordo com o referido no subcapítulo “A Marinha Mercante e a Marinha Portuguesa”. Para além do referido, podemos ainda constatar que existe uma grande

quantidade de embarcações de pesca, o mesmo pode ser atribuído ao facto dos submarinos alemães terem como objetivo da sua ação destruir o comércio dos países com os quais estavam em guerra.

Quanto ao armamento utilizado pela arma submarina com o intuito de afundar os navios alvo, estes foram os resultados obtidos:

**Tabela 5- Armamento utilizado**

ARMAMENTO UTILIZADO	
Tipo	Navios afundados
Apenas tiros de canhão	11
Apenas explosivos	5
Tiros e explosivos	13
Torpedos	6
Granadas Arremessadas	3
Sem informação	9
Total	47

Por anos:

**Tabela 6 - Armamento utilizado em 1916**

ARMAMENTO UTILIZADO EM 1916	
Tipo	Navios afundados
Apenas tiros de canhão	2
Tiros e explosivos	2
Total	4

**Tabela 8 - Armamento utilizado em 1917**

ARMAMENTO UTILIZADO EM 1917	
Tipo	Navios afundados
Apenas tiros de canhão	7
Apenas explosivos	5
Tiros e explosivos	5
Torpedos	2
Granadas arremessadas	1
Sem informação	9
Total	29

**Tabela 7 - Armamento utilizado em 1918**

ARMAMENTO UTILIZADO EM 1918	
Tipo	Navios afundados
Apenas tiros de canhão	2
Tiros e explosivos	6
Torpedos	4
Granadas arremessadas	2
Total	14

É Importante relembrar que, como já foi referido, o armamento depende também de outros fatores como a localização geográfica e o tipo de navio. Por exemplo, dos sete navios afundados apenas com tiros de canhão em 1917, cinco destes são iates como se pode verificar com a análise da Tabela 2 acima

apresentada, que mostra que os cinco iates afundados dos 47 protestos de mar foram todos em 1917, não havendo necessidade de utilizar outro tipo de armamento para afundar este tipo de navio.

Por fim, quanto à localização geográfica dos afundamentos, estes foram os resultados alcançados:

**Tabela 9 - Localização geográfica dos afundamentos**

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA	
Local	Navios afundados
Golfo da Biscaia	11
Mar Celta	4
Mar do Norte	1
Costa Portuguesa	20
Mar Mediterrâneo	3
Madeira	4
Sem informação	4
Total	47

**Tabela 10 - Localização geográfica (1916)**

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA (1916)	
Local	Navios afundados
Golfo da Biscaia	2
Madeira	2
Total	4

**Tabela 11 - Localização geográfica (1917)**

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA (1917)	
Local	Navios afundados
Golfo da Biscaia	7
Mar Celta	2
Costa Portuguesa	14
Mar Mediterrâneo	1
Madeira	1
Sem informação	4
Total	29

**Tabela 12 - Localização geográfica (1918)**

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA (1918)	
Local	Navios afundados
Golfo da Biscaia	2
Mar Celta	2
Mar do Norte	1
Costa Portuguesa	6
Mar Mediterrâneo	2
Madeira	1
Total	14

De referenciar que foram considerados, na zona da Madeira e na zona da costa portuguesa todos os afundamentos que distem até 200 milhas náuticas das mesmas e que não se encontrem nas outras zonas mencionadas.

### **4.3 Abordagem dos submarinos alemães**

No que concerne à abordagem dos submarinos alemães aos seus navios alvo presente nos protestos de mar analisados, pode-se aferir que, a partir de fevereiro de 1917, na sua grande maioria, embora se vivesse uma fase de “guerra total”, os submarinos agiam de forma condicionada, cumprindo com as leis internacionais, salvaguardando a vida das guarnições dos navios, sendo que tal vai de acordo com o referido no subcapítulo 2.4. Observa-se ainda que os submarinos, mesmo estando no período referido, tinham consoante os protestos de mar, uma abordagem mais diplomática do que seria de esperar numa fase de “guerra total”, dialogando maioritariamente com os seus alvos e disparando tiros de canhão para o ar como advertência para os navios pararem o seu regime de máquinas. É importante ter em mente que este fator pode dever-se ao facto de, dos protestos de mar analisados, a maioria serem de navios afundados na zona do Atlântico, a Oeste da costa portuguesa e do Mediterrâneo, como se vai observar mais à frente.

No entanto, no ano de 1918, já se pode verificar um aumento da hostilidade dos submarinos alemães no que diz respeito à abordagem aos seus navios alvo, onde se verifica o uso de torpedos até em zonas mediterrâneas. Uma das razões possíveis para o referido é o facto de, como já abordado, a partir deste ano, foi adotada uma navegação mercante mais coordenada e defensiva, com a utilização de comboios escoltados, e este incremento na hostilidade submarina serviu para colmatar os avanços ao nível da coordenação e defesa da navegação mercante.

Pode-se também aferir, pelos protestos de mar analisados, que os submarinos alemães viam como alvo qualquer tipo de navio com bandeira inimiga, afundando todos os tipos de navios, desde galeras, lugres, vapores, palhabotes, barcas, chalupas e até navios como rebocadores e iates.

Foi também possível de verificar nos protestos de mar que, outro fator que

influenciava a abordagem dos submarinos alemães era o local geográfico onde os mesmos operavam. Em zonas perto de Inglaterra e do golfo da Biscaia pode-se constatar que os submarinos tentavam afundar os seus navios alvo o mais rápido possível, muito provavelmente por se quererem expor o mínimo de tempo possível, não estando muito confortáveis emergidos por serem mais vulneráveis. Na zona do Atlântico, a Oeste da costa portuguesa e do Mediterrâneo, talvez por se encontrarem mais confiantes para estar emersos, os submarinos tinham uma abordagem mais diplomática como os seus navios alvo.



#### **4.4 Tipo de armamento utilizado**

Quanto ao armamento utilizado, os resultados obtidos nos Protestos de Mar, embora não seja frequente a utilização de torpedos como causa de afundamento dos navios alvo dos submarinos, vão de encontro com o referido no subcapítulo 2.5, estando presente a utilização de granadas, explosivos, tiros de canhão e torpedos como seria esperado.

É preciso ter ainda em mente que a maior parte dos protestos analisados são da zona do Atlântico, a Oeste da costa portuguesa (20 dos 47 protestos analisados, de acordo com o subcapítulo 4.2), podendo-se prender essa situação como uma das razões pelas quais não seria necessário o uso de torpedos. Os submarinos sentiam-se confortáveis para emergirem e permanecerem à superfície, conseguindo assim utilizar outros tipos de armamento, como o uso de explosivos, que lhes permitia ir a bordo dos navios alvo e retirar bens alimentares e outros que também contribuíam para uma permanência mais prolongada no mar e faziam com que não fosse tão célere a necessidade de ir a terra, no sentido de reabastecer a nível de armamento.

Pode-se ainda observar que, dos seis protestos que apontam como a causa da perda do seu navio um torpedo, quatro registaram-se perto de Inglaterra e os outros dois foram no Mediterrâneo, já perto do final da guerra. Esta situação pode relacionar-se com o facto dos *u-boats* alemães não se sentirem muito confortáveis para emergir, e também pelo facto de se ter constatado que no final da Grande Guerra os submarinos utilizaram mais torpedos como armamento com o intuito de afundar os seus alvos.

#### **4.5 Enquadramento da atuação submarina em Portugal**

Após a análise dos protestos de mar e como conseguimos aferir, a atuação submarina na costa portuguesa, quer a nível de armamento utilizado, quer a nível de abordagem praticada pelos submarinos, pode-se enquadrar naquilo que era uma atuação menos hostil e mais mediterrânea. Esta atitude é bastante díspar daquilo que era o armamento e abordagem utilizada em zonas mais perto de Inglaterra, nomeadamente o Mar do Norte e a zona do golfo da Biscaia. Nestas zonas, raramente se respeitavam as regras internacionais, ao contrário da costa portuguesa, em que podemos constatar que frequentemente os submarinos garantiam a salvaguarda das guarnições dos navios.

#### **4.6 Procedimento “padrão” submarino**

Com base nos protestos de mar analisados pode-se afirmar que, especialmente perto da costa portuguesa, os submarinos alemães tinham um procedimento “padrão” para a sua atuação. Este procedimento consistia em, após o contacto visual com os seus navios alvo, aproximarem-se e dispararem um tiro de canhão ou mais, em modo de advertência. Depois deste “aviso”, os submarinos ordenavam para as guarnições dos navios alvo, que pusessem as baleeiras na água e se dirigissem para o submarino. Nas baleeiras, após várias perguntas a bordo do submarino, embarcavam um oficial deste, acompanhado de um ou mais militares, por norma praças, munidos de explosivos, ordenando o oficial que a baleeira se dirigisse novamente ao navio de onde tinha saído. Já a bordo do navio alvo, os alemães pilhavam o mesmo, dando primazia aos bens que lhes possibilitassem um aumento da sua autonomia no mar como, por exemplo, bens alimentares e roupa. Após surripiarem o navio alvo, eram colocados explosivos no mesmo, retornando os militares alemães ao submarino e deixando a guarnição do navio recém – afundado nas baleeiras, dizendo para as mesmas se dirigirem para terra.

## **4.7 Outros resultados obtidos**

Embora que, como já se falou previamente, os protestos de mar mostrem que as fases de guerra condicionada e total não sejam assim tão lineares como referido nos primeiros dois capítulos desta dissertação, também há certas informações que se podem validar acerca do abordado nos mesmos capítulos. Uma delas é a presença bastante significativa de atividade submarina nos meses de março e abril de 1917, assim como foi constato pelo protesto do vapor *Angola* no subcapítulo 3.7 em que o mesmo foi afundado. Esta embarcação ficou à deriva e teve contacto visual com outro submarino enquanto se encontrava à deriva, e depois, a guarnição do vapor mencionado, foi novamente atacada uma hora após ter sido recolhida por outro vapor Inglês.



## Conclusão

A Grande Guerra foi o auge da evolução e da utilização da arma submarina, tendo a mesma, por parte da Alemanha, sido como que a “chave de ouro” para a supremacia alemã nesta guerra.

Os submarinos alemães adaptavam o seu método de atuação de acordo com diversos fatores, tais como, o seu local de operação a nível geográfico, as características dos seus navios alvo e a estratégia política em vigor. Pode-se constatar que, em zonas como o golfo da Biscaia e perto de Inglaterra, os *u-boats* alemães, talvez por não se sentirem tão confortáveis em emersão, preferiam gastar torpedos com o objetivo de afundar os seus alvos. Para além do referido, e como é expectável, o tipo de armamento utilizado por estes tinha em conta as características do seu alvo, mais propriamente as suas dimensões, utilizando por vezes, em navios com dimensões menores, apenas tiros de canhão no sentido de afundar os seus inimigos. Não se pode descurar o facto de os submarinos terem tido estratégias políticas diferentes durante o período da Grande Guerra, o que influenciou a sua atuação, tendo, inicialmente, instruções políticas para cumprirem com as regras internacionais em vigor e diretivas para negligenciar as mesmas, mais perto do término da guerra.

Com a análise dos Protestos de Mar do Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha foi possível, para além de validar o referido no parágrafo supramencionado, também obter outras informações pertinentes no contexto histórico acerca da atuação submarina alemã, nunca esquecendo que os relatos descritos nos protestos são narrações em primeira mão daquilo que aconteceu aquando do afundamento dos navios.

Tendo em conta que a maioria dos protestos analisados pertenciam à costa portuguesa, e nesta zona, como já referido, os *u-boats* sentiam-se mais confortáveis do que nas zonas acima abordadas. Foi possível estabelecer um procedimento padrão dos submarinos alemães, que permitia aos mesmos uma

maior autonomia de atuação, pois este método fazia com que fosse praticável a recolha de bens dos seus navios alvo e possibilitava um maior período no mar, sem ter que reabastecer a nível de armamento.

Até hoje, os Protestos de Mar, que se tenha conhecimento, ainda não tinham sido analisados, o que se tornou um grande obstáculo ao ser realizada inicialmente a investigação, pois devido à grande panóplia de documentos existentes no Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha constatou-se alguma dificuldade para encontrar os mesmos.

Por fim, conclui-se que os objetivos desta dissertação de mestrado foram cumpridos e espera-se que este trabalho de investigação venha a impulsionar novas investigações importantes neste contexto histórico.





## Fontes e Bibliografia

BREEMER, Jan S. (2010), *Defeating the U-boat. Inventing Antisubmarine Warfare*, Newport Rhode Island, Naval War College Press.

Direção Geral da Marinha (1919), *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*, 2ª ed, Lisboa.

GONZÁLEZ, Agustín Ramón Rodríguez (2014), *Revista General de Marina*, Madrid, Editorial MIC.

HARDY, A. C. (1941), *The Merchant Navy at War*, 1ª ed, John Murray and the Pilot Press.

HATTENDORF, John B. (2006), *Naval policy and strategy in the mediterranean*, Portland, Frank Cass London.

INSO, Jaime Correia do (2015), *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, 2ª ed, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha.

JÚNIOR, Costa (1944), *Ao serviço da Pátria. A Marinha Mercante Portuguesa na Primeira Grande Guerra*, Lisboa, Editora Marítimo Colonial, Lda.

KOERVER, Hans Joachim (2012), *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of British Intelligence*, 2ª ed, Berlin, LIS Reinisch.

MARIOTTE (1916), *Os Submarinos*, Lisboa, Almeida, Miranda & Sousa, Lda.

PATA, Manuel Luís (1997), *A Figueira da Foz e a pesca do bacalhau. Acheegas para a sua história - Vol.1 (Das origens a 1933)*, Figueira da Foz, Centro de Estudos do Mar e das Navegações Luís de Albuquerque - CEMAR.

PONCE, Javier (2014), *Commerce Warfare in the East Central Atlantic during the World War: German submarines around the Canary Islands, 1916-1918*, The Mariner's Mirror, pp. 335-348.

SALGADO, Augusto et al (2017), *Ações do U-35 No Algarve: 24 de abril de 1917*, Vila do Bispo, Câmara Municipal de Vila do Bispo.

SALGADO, Augusto (2016), *British Naval Aid to Portugal During the First World War*, The Mariner's Mirror, pp. 191 a 202.

SANTOS, José Ferreira dos (2008), *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*, Academia de Marinha.

SPIESS, Johannes (1937), *Seis anos de cruzeiro em submarino*, 2ª ed, Lisboa, Livraria Clássica Editora.

TEIXEIRA, Nuno Severiano (1996), *O Poder e a Guerra 1914-1918. Objectivos Nacionais e Estratégias Políticas na Entrada de Portugal na Grande Guerra*, 1ªed, Lisboa, Editorial Estampa.

WILLIAMSON, Gordon (2002), *U-boats of the Kaiser's Navy*, Oxford, Osprey Publishing.

## Artigos

COSTA, Paulo, MONTEIRO, Alexandre (2016), ""Tombaram combatendo um inimigo Invisível": perda e achamento do caça-minas Roberto Ivens (1917)", *Jornadas do Mar 2016*.

PEREIRA, José António Rodrigues (2016), "A Marinha na Grande Guerra: Da declaração de guerra da Alemanha ao fim do conflito", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXLVI, pp. 237 a 286.

RUIZ, Jesús Perea (2004), "Guerra Submarina en España", *Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, H – Contemporánea*, T, pp. 193 – 229.

RUSSO, Jorge, SALGADO, Augusto Alves (2015), "Actas do Colóquio Internacional "A Grande Guerra – Um Século Depois", *Academia Militar*, pp. 173 a 191.

SANTOS, Maria João [s.d], "O afundamento do iate Gomezianes da Graça Odemira (1917) ", *Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa*, Lisboa.

SILVA, Pereira da (1919), "Os ensinamentos navais da grande conflagração mundial e a nossa acção marítima", *Anais do Clube Militar Naval*, Tip. Pinheiro, pp 149 a 172.

## Websites

ANDRADE, João Tolentino, "Protesto de mar", 2008,  
<http://www.dnoticias.pt/leitor/cartas/80572-protesto-de-mar-XUDN80572>,  
acedido em Junho de 2017.

LEITE, José "Paquete "Angola"", 2012,  
<http://restosdecolecao.blogspot.pt/2012/01/paquete-angola.html>,  
acedido em Junho de 2017.

World War One, "U-boat War in World War One", [s.d.],  
<http://uboat.net/wwi/>,  
acedido em Junho de 2017.

## Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha

BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-1-5; 1603 – Processos nº8-9-10-11-12-1916.

BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917.

BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.



## Anexos

Anexo A – Exemplo completo de um dos Protestos de Mar analisados: Iate *Gomezianes da Graça*.

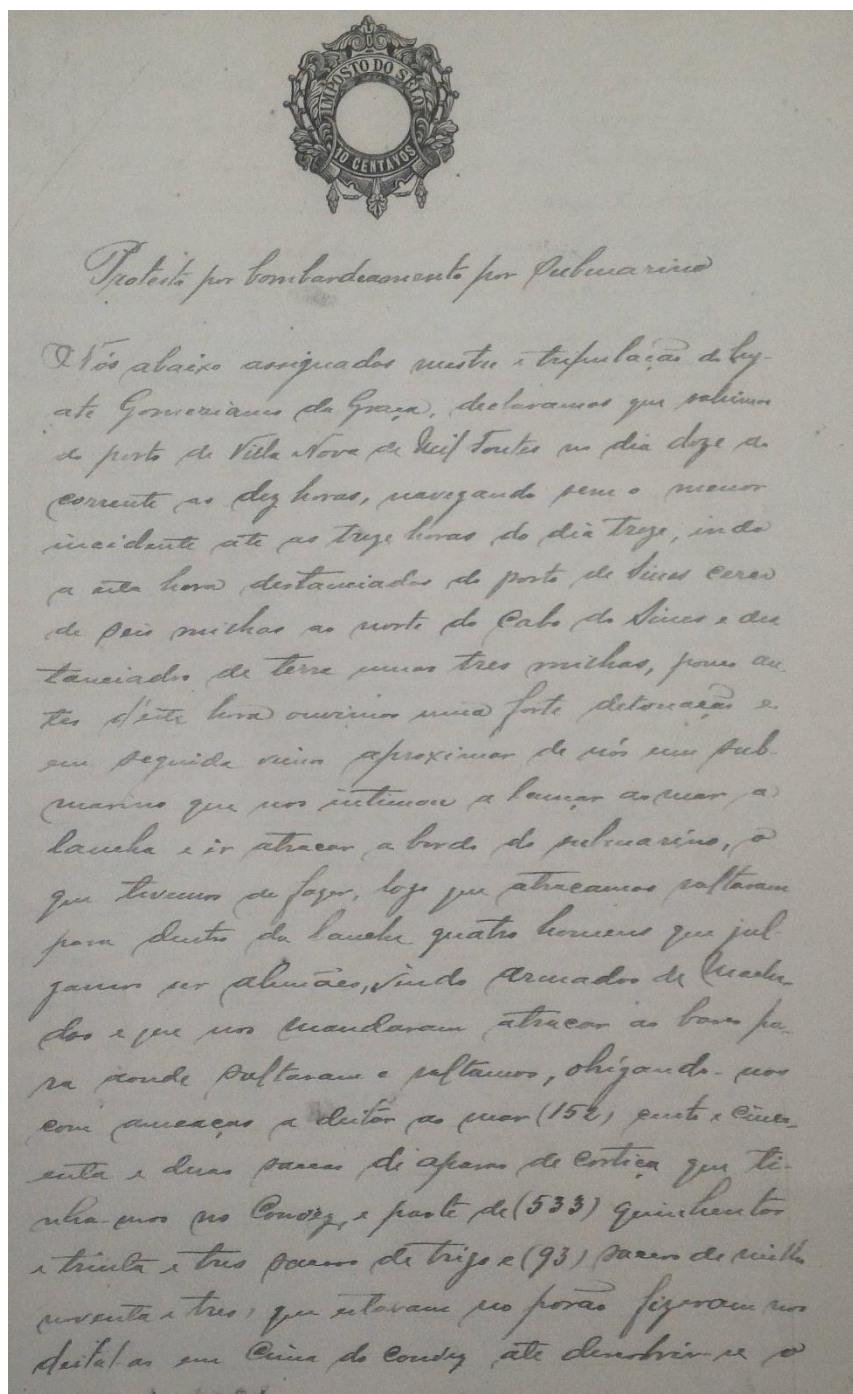


Figura 24 – Protesto de Mar do Iate *Gomezianes da Graça* (Página 1 de 3)

Fonte: (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

o encapado do barco, enquanto os tripulantes procediam a este trabalho, manifestando-se a bordo do barco, desejo de ir a Camara, no que não consentiram entao constantemente com um machado sobre a primeira cabeca, ameaçando que se mais fosse movimento que se fizesse, saltando dois homens do submarino a Camara e dali tiraram dinheiro e papéis de bordo, algumas roupas, borseleta e binoculos deixando tudo para dentro da lanchoa, e um dos homens do submarino desceu ao porto aonde colocou uma borseleta fazendo um pequeno rastão para a lanchoa e desceio para o submarino que se conservava a pequena distancia, logo em atreueamos levaramos dinheiro e papéis de bordo, deixando na lanchoa para os binoculos e borseleta e uma lata com as cédulas da tripulação e cadernetas puelitares, o Comandante do submarino escreveu um bilhete dizendo que tinha puetido o barco no fundo a hora que o fez e o numero do submarino amiguando o bilhete com a data e o entregando-me depois. Pouco depois ouvimos uma forte detonacao dentro do barco que o fez abrir comepando a metter agua e a ir se afundando ate

Figura 25 – Protesto de Mar do Iate Gomezianes da Graça (Página 2 de 3)

Fonte: (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).



desaparecer por completo; em seguida largaram a lancha de motor e seguiram-se a ralar a caminho de Povoação, desajando um mês para terer um diário a este porto onde chegamos ao dia seguinte e euivem do dia treze. Vendo a este ato protesta-mos contra esta violação e contra quem de direito for e para pertencer por todos os seus prejuizos.

Luís 14 de Setembro de 1917

José Brissas.  
Francisco Gonçalves  
Vicente Serrão da Silva  
et rogo de Emmanuel Gonçalves  
por não saber escrever  
José Fontana Correia  
et rogo de Vitorino Gomes Rêgo  
por não saber escrever  
Francisco Silvestre Euzego

Reconheço as cinco assinaturas supra  
feitas na minha presença e na do rogante  
Luís 14 de Setembro de 1917  
Em test. 111 e out

O Notário Int.  
Antônio da Silva  
0304  
0302

Figura 26 – Protesto de Mar do Iate Gomezianes da Graça (Página 3 de 3)

Fonte: (BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-1; 1603 – Processos nº9-1917).

Anexo B – Exemplo completo de um dos Protestos de Mar analisados: Vapor *Ovar*.

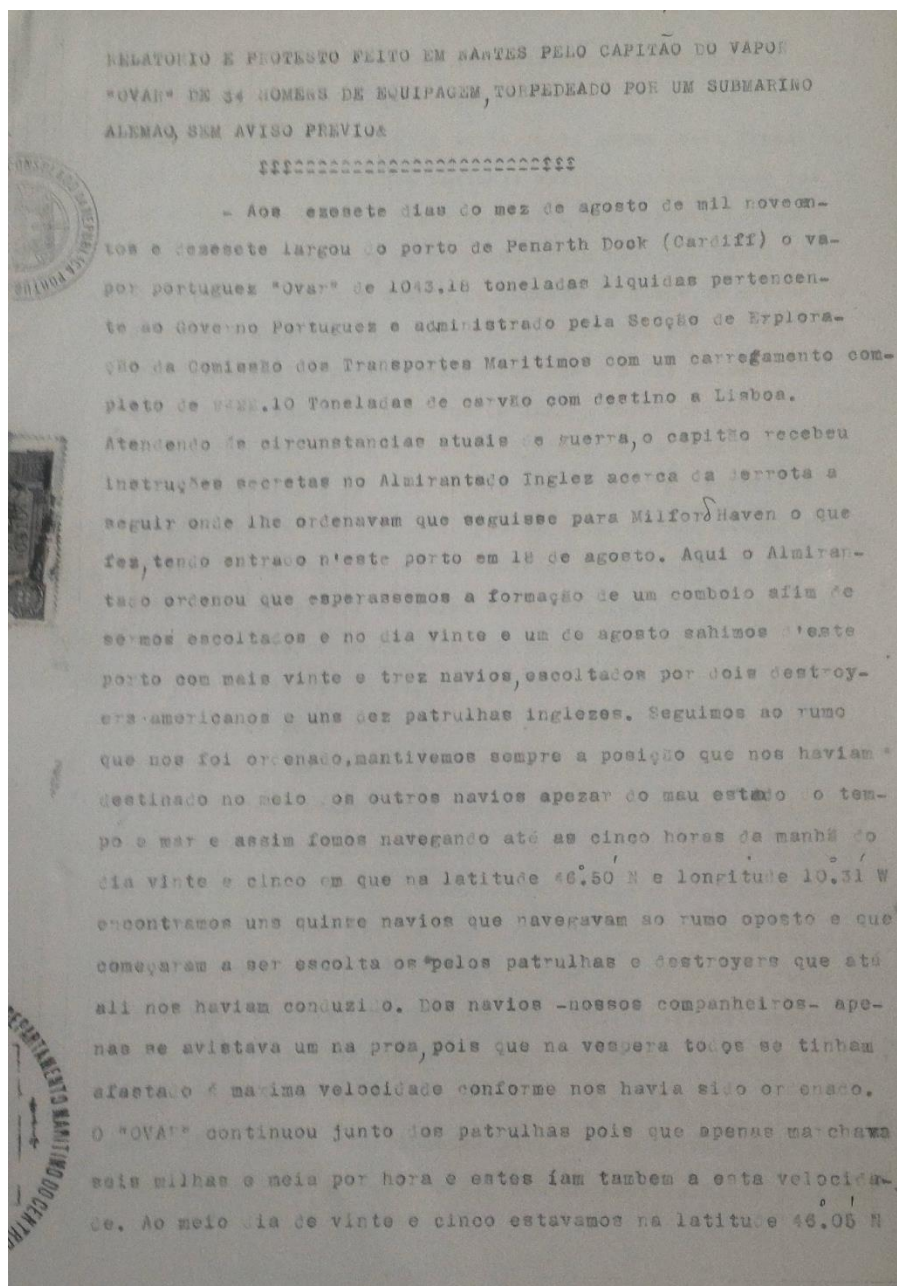


Figura 27 – Protesto de Mar do Vapor *Ovar* (Página 1 de 6)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.



e longitude 11.15 W, e como anteriormente navegavamos em Zig-Zag fazendo com Rumo medio 40° SW VO.

Pelas duas horas e meia da tarde fazia ~~vento~~ vento fresco do NW e o mar estava ainda bastante agitado do mau tempo dos dias anteriores, a bordo trabalhava-se e tudo estava nos seus postos, no horizonte nada se avistava, enfim nada nos fazia supor a presença do perigo quando de repente sentimos um choque formidavel a meia nau por bombordo junto á casa das caldeiras o que fez explodir estas, fazendo com que o abalo fosse ainda maior e que uma coluna enorme de fumo e vapor chegasse a grande altura. Passados uns instantes, vimos que a agua entrava em grande quantidade por bombordo e que a casa das caldeiras já estava cheia, a maquina havia por si mesmo parado e a agua já dava pela parte superior dos cilindros. Procurei então no camarote todos os papeis e apenas encontrei, rol de equipagem, registro do navio, carta de saude, manifesto de carga e por mais que procurasse as instruções secretas da viagem não consegui encontrá-las em virtude da desordem causada pela explosão, que havia partido meza, sofá etc. Os dois homens de quarto nas caldeiras, tinham desaparecido desfeitos nos destroços, no convex havia feridos que gritavam reclamando a minha presença, desisti pois de procurar mais, e chamando todos mandei arriar as duas balieiras o que se fez em relativa boa ordem. Se bem que a bordo houvesse por toda a parte listas com os nomes d'aqueles que deviam tripular uma e outra balieira, verifiquei depois que a minha tinha dezenove enquanto que a outra apenas tinha treze. Depois de estarmos nas balieiras veio á superficie um submarino inimigo dirigindo-se para nós. Chamava a minha balieira, fingi não perceber e não nos movemos, voltaram a chamar

Figura 28 – Protesto de Mar do Vapor *Ovar* (Página 2 de 6)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.

fazendo gestos amigáveis e julgamos ter percebido nesses gestos o propósito de nos rebocarem para terra pois que nos achavamos a duzentas milhas da costa, fomos então ao encontro do submarino onde dois homens ao canhão de vante estavam prontos a operar. Antes de atracar a este, dei ordem para que ninguém falasse outra coisa senão português, o capitão do submarino perguntou pelo capitão do navio, fizemos-lhe compreender que o capitão tinha morrido, chamou então um dos marinheiros da balieira e a mim capitão, para bordo do submarino, começou por perguntar d'onde vinha o navio, qual a nacionalidade, qual o nome, qual o destino etc. falava inglês o pirata, fingi não perceber, repetiu ele as mesmas perguntas em francês, adotei a mesma atitude, veio depois um dos oficiais interrogar n'um mau hespanhol e como no submarino já começavam a desconfiar da nossa atitude receei que perdessemos o tão esperado rebuque e disse o nome do navio, procedencia e destino, perguntou a tonelagem e carga, disse-lhe que não sabia qual a tonelagem líquida mas que a carga era carvão com destino a Lisboa. Ouvi o capitão do submarino dar ordens em inglês aos seus oficiais para que fizessem entrar no submarino mais portugueses e que o lugar d'estes na balieira fosse substituído por tripulantes do submarino a fim de irem a bordo do navio. A' sucapa, fui indo para a balieira e fui com os alemães até perto do "OVAR" que ameaçava afundar-se de um para outro instante. Procurei saltar a bordo mas um dos piratas ficou-nos guardando de pistola em punho enquanto os outros subiam a bordo e procediam a rápida pilhagem. Um dos oficiais do submarino tinha subido á casa de Navegação do "OVAR" e apanhado alguns papeis dispersos, após breves instantes o pirata que de pistola nos guardava gritou para que descessem o que

Figura 29 – Protesto de Mar do Vapor *Ovar* (Página 3 de 6)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.

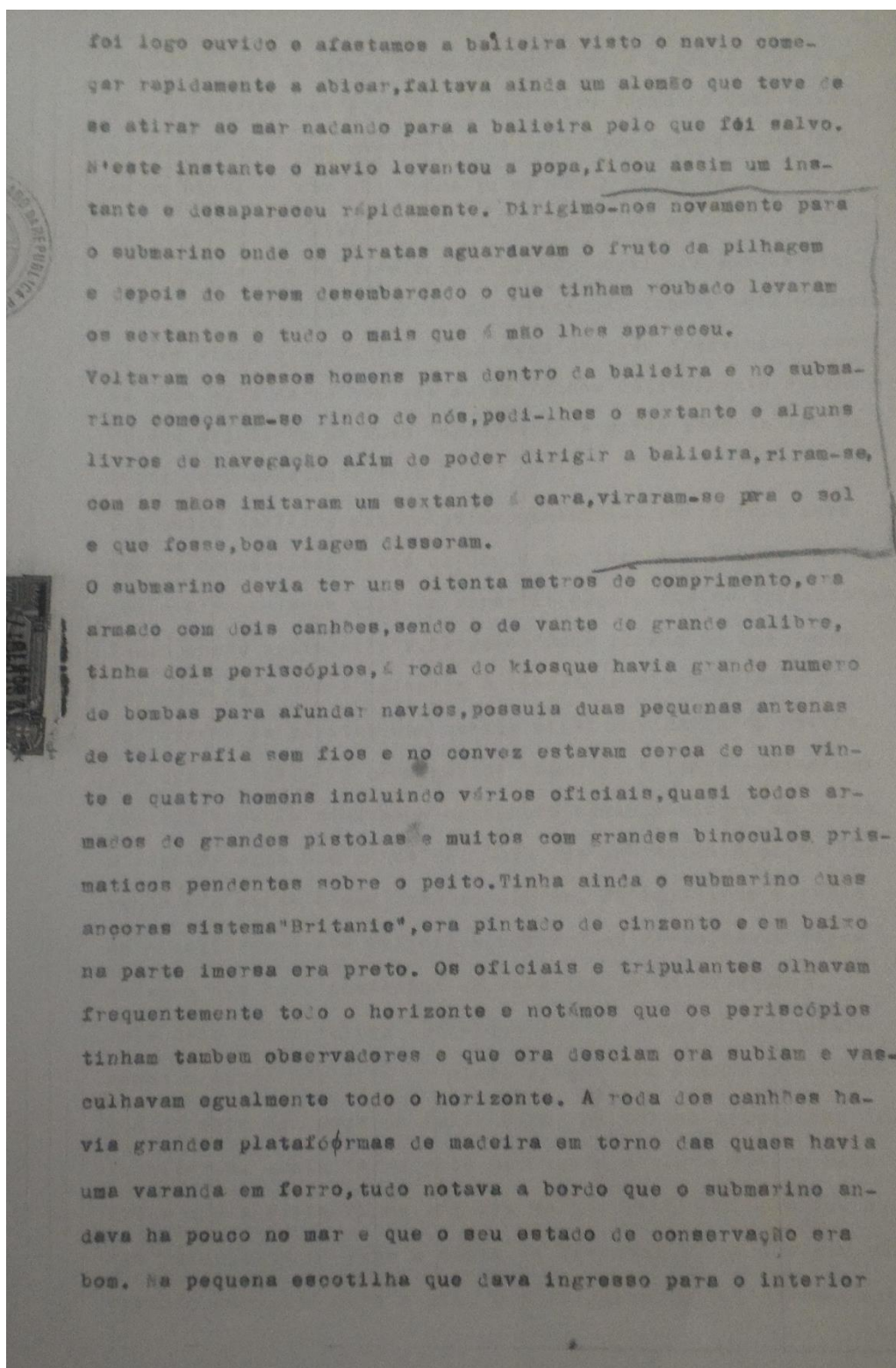


Figura 30 - Protesto de Mar do Vapor *Ovar* (Página 4 de 6)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.



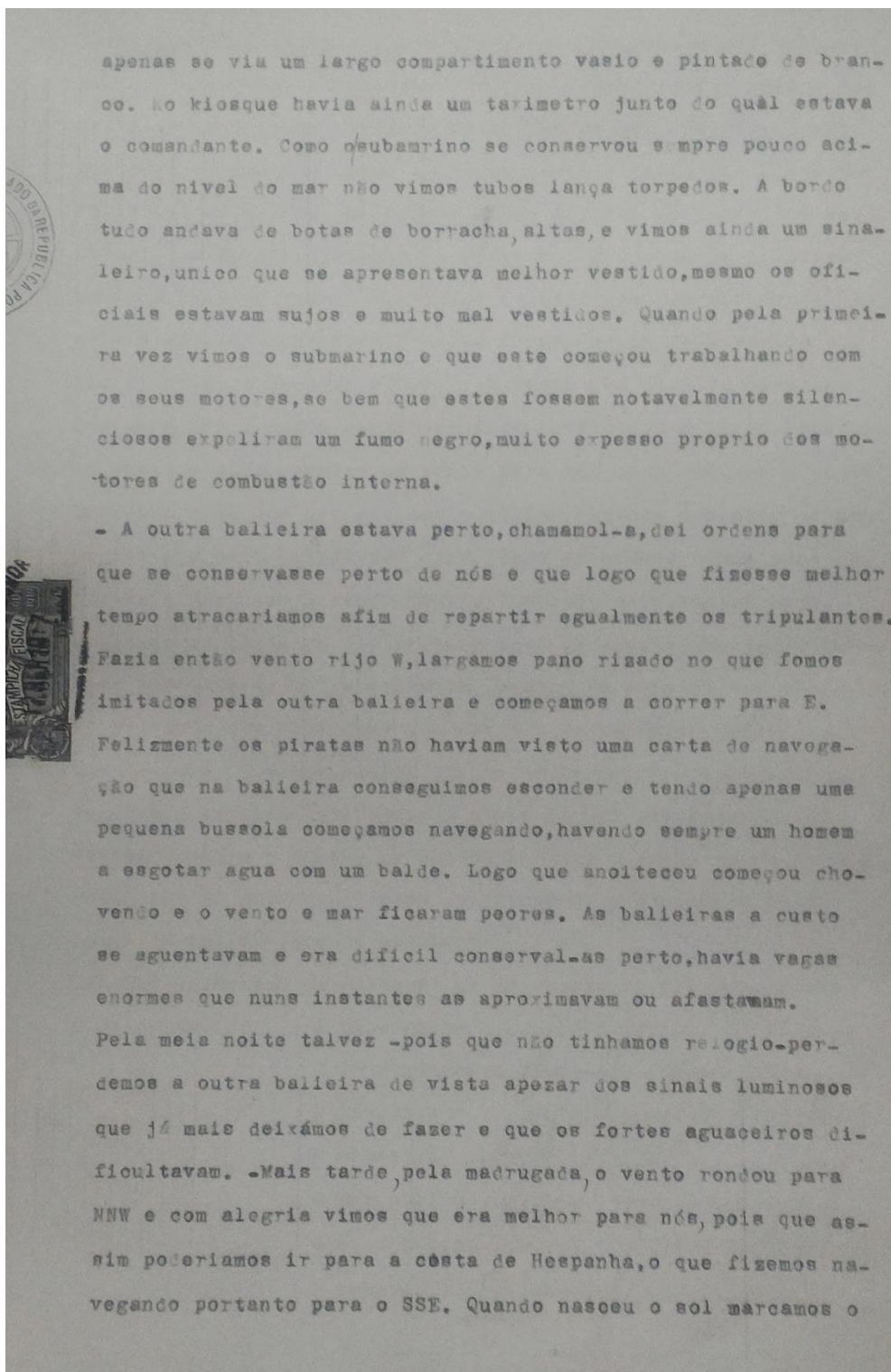


Figura 31 - Protesto de Mar do Vapor *Ovar* (Página 5 de 6)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.

nosso ponto na carta e agora a vaga era cruzada e que tornava  
difícil a marcha da balieira. Todavia íamos todo o pano e com  
muita cautela fomos evitando os golpes de mar. Ao pôr do sol  
voltamos a marcar o nosso ponto na carta e vimos que ainda nos  
faltavam cem milhas. Avistamos então por SW um vapor que se  
aproximava de nós; tínhamos já vinte e oito horas na balieira,  
fazemos esta de capa e esperamos o vapor, que desconfiava e re-  
celava aproximar-se, peguei então n'uma busina de neweiro e  
fiz os sons e socorro S.O.S. O vapor não hesitou mais, an-  
dou para nós e fomos carinhosamente recolhidos a bordo. Pedi  
ao capitão para navegar um pouco para ESE onde supunha a outra  
balieira e se bem que ele com a melhor vontade accedesse ao meu  
pedido não conseguimos ver nada. Como estavam n'uma zona pe-  
rigoza dirigiu-se o vapor "Marie Therese" para Nantes onde  
chegamos na tarde do dia vinte e nove de agosto, não tendo quia  
quer noticias da outra balieira. Depois de exposto o capitão  
na presença dos naufragos que com ele se salvaram disse:  
que em nome do proprietario d'este navio, carregadores, afreta-  
tadores e pessoas interessadas n'ele ou seu carregamento, pro-  
testava contra o ataque do pirata inimigo e contra quem de di-  
reito for ou pertencer possa por todos os prejuizos e perdas  
total do navio e seu carregamento.

NANTES, Consulado de Portugal 31 de agosto de mil novecentos  
e dezesete.

O Comandante .... João Jorge Carlos Pinto  
O 1º maquinista ... Alfredo Tavares  
O Pte. piloto ... Elias Mendes de Carvalho  
O c/mestre ... Julio Pinto  
O marinheiro ... Agostinho ...  
O marinheiro ... ...  
O Consul. ....



Figura 32 - Protesto de Mar do Vapor Ovar (Página 6 de 6)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.

Anexo C – Exemplo completo de um dos Protestos de Mar analisados: Lugre *Rio Mondego*.

Relatório do ataque feito por um sub-  
marino inimigo contra o lugre por  
lugre "RIO MONDEGO".

Mmanuel Quacis, Jago, piloto do lugre  
protector "Rio Mondego", da praça da Vigui-  
ra da Foz, propriedade da Sociedade Fi-  
guiriana de Construcções Navais, Lda, do  
qual era capitão Enquino d'Almeida Guimarães,  
relata o seguinte:

Que o lugre "Rio Mondego", saíu de Setu-  
bal no dia três de Agosto de 1918 com um car-  
regamento de vinho do Porto (1.500 pipas) e se  
destinava ao porto de Swansea, que no dia  
5 de Setembro à 25 milhas a SW das ilhas Sáliz,  
navegando ao rumo de NE  $4\frac{1}{2}^{\circ}$  e com uma ve-  
locidade de 5 milhas, foi visto pela amurada  
B.O. às 3.50 um submarino inimigo que  
navegava ao rumo de SW, e às 4.10 deitoun-  
do pela amurada B.O., atirou sobre o navio 8  
projecções de artilharia.

A ordem do Capitão toda a equipagem co-  
meçou a lançar as duas balizas e  
quando se procedia a este serviço surtiu-se  
outro tiro, a bordo do navio por toda a  
equipagem às 4.40 as duas balizas, uma  
pilada pelo Capitão outra por mim e como  
navegávamos a afastarmos-nos do submarino,  
este atirou nos dois tiros que passaram  
por cima e entre as duas balizas.

Substituídas assim a aproximarmos-nos,  
fizemos o conseguimento de aproximar-me  
primeiro por estas duas balizas.

O bordo do submarino foi-me perguntado

CAPITÃO DO "RIO MONDEGO"  
10. 8. 1918

Figura 33 - Protesto de Mar do Lugre *Rio Mondego* (Página 1 de 4)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.



pelo Capitão julgando eu, que estava  
 lá a gente em barcas.

Ao atracar á balizão do Capitão  
 fizeram saltar este para bordo do subma-  
 rino, voltando pouco depois á balizão  
 com alguns marinheiros inimigos a  
 bordo do Mas Mondego, onde lhe collocaram  
 uma das bonas. Mas como estas não  
 produziam os efeitos desejados pelo in-  
 teligido, as rebentaram, fizeram novamente  
 voltar a bordo a balizão do Capitão e as  
 bonas foram collocadas.

São as 7 horas e que começamos a na-  
 vegar em direcção ás ilhas Scillys, perdendo  
 de o navio de vista com a escuridão da noite.

Navegamos sempre com muito frescor e  
 paupado de alguns aguaceiros e luar de vaga al-  
 to. As 9.45 adei os faros das referidas  
 ilhas, deixando pouco depois de vir a  
 nossa balizão.

Avançando mais o tempo pela manhã  
 e acalmando o vento de todo, começamos a  
 remar, chegando aos primeiros picos das  
 ilhas Scillys ás 4.30 do dia 6.

Desembarcamos pelo norte a citadas ilhas,  
 recuperamos-se de que havia uma boa entea-  
 da e que deus havia navios.

Desembarcamos a esbrada da ilha St. Marys  
 quando foi visto um hydas-avião, que depois de  
 descrever uma grande volta veio pousar sobre a  
 balizão.

As 7 horas estavam já dentro dos primeiros  
 rochedos fui rebocado por uma lancha  
 a vapor, chegando ao cais da ilha St. Marys

Figura 34 - Protesto de Mar do Lgre Rio Mondego (Página 2 de 4)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.

As 11 horas cheguei também a baliçeira  
de capitan com o resto da tripulação a  
reboque. Suma sobre a lancha o vapor  
que os lancha ido procurar seguiu  
as informações por mim dadas.

Declaro mais, que tendo chegado ao conhecimento das actividades inglesas de que o "Rio Mourão" se achava fluctuando, estas mandaram-no rebocar para a ilha St Mary's, onde ficou o capitão esperando os buques, e por ser verdade o que fica exposto no presente relatório que poderia servir de pretexto, asseguro-o mais o contra mestre Grad Harwa Schirwa e os marinheiros Jori da Cruz, Grad Mouleiro e Jori August Mouleiro mar eando os outros marinheiros por não saberem escreverem o seu nome com um signal.

Mamãe Lucrecia Gays  
João Maria De Oliveira

João Monteiro

Jose Augusto Monteiro

Jose. Francesca. Pinho

João d. Oliveira Frade

Carlotta  
of Messrs  
Marine

✕  
+

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.



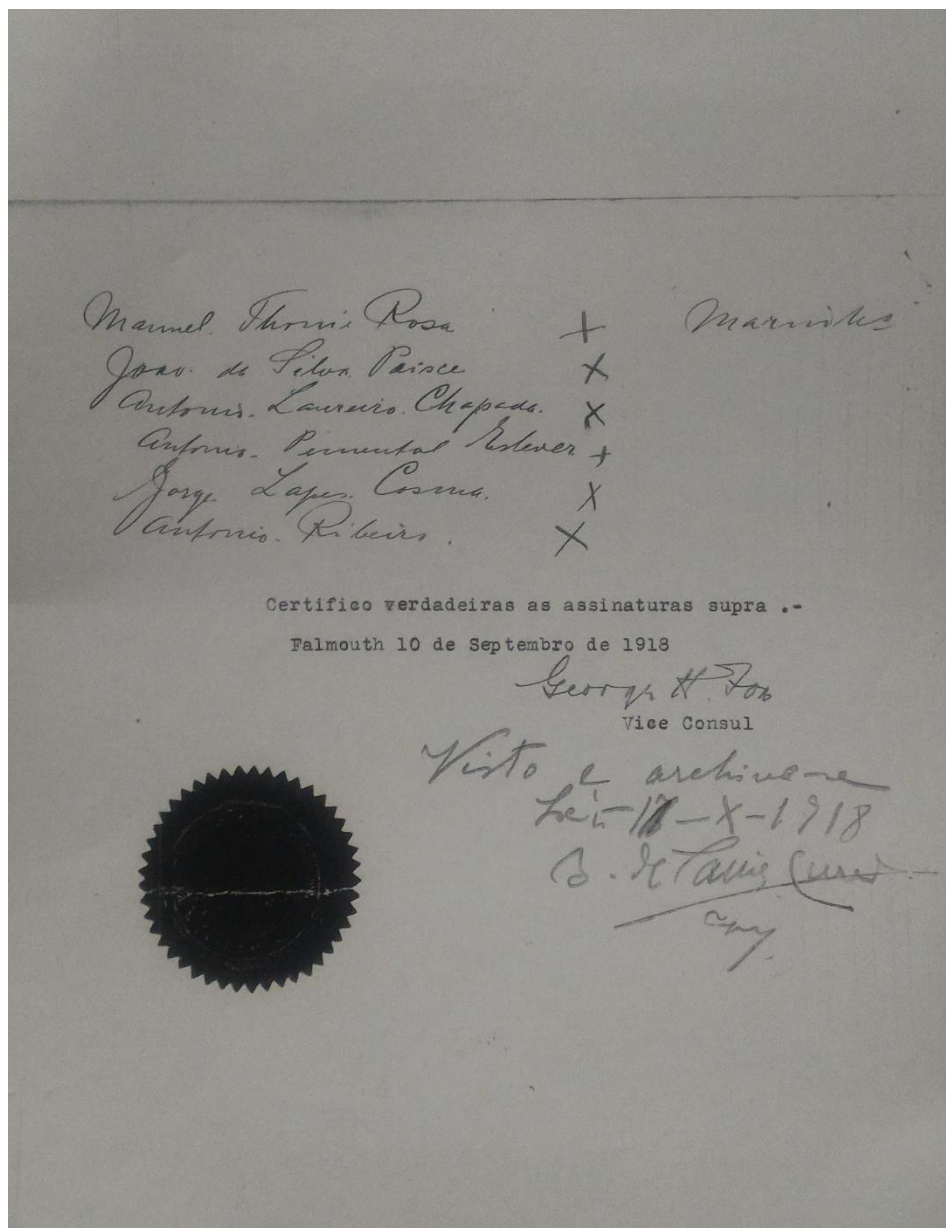


Figura 36- Protesto de Mar do Lugre Rio Mondego (Página 4 de 4)

Fonte: BCM - AH; Fundo-Núcleo 10; 4-XXXIV-2-3; 1603 – Processos nº9-10-1918.